MODELISMO

Acción Press

Nº 137
España: 7 EUROS

euro MODELISMO

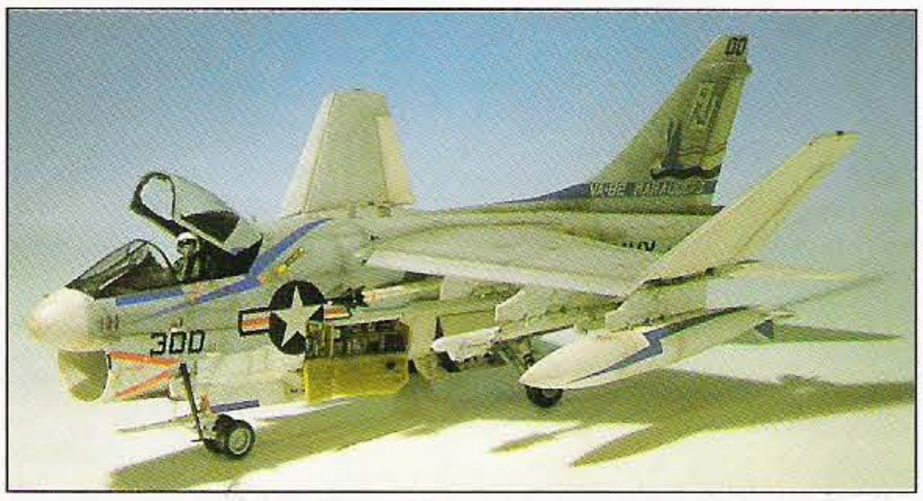
REVISTA MENSUAL

www.euromodelismo.com

8 480002 164009 00137

euro MODELISMO

REVISTA MENSUAL AÑO 12 Nº137 DICIEMBRE 2003



4 **UN DIA EN LA VIDA DE...**
Pleno de acción y dinamismo, el reducido espacio de este mini-diorama a 1/35 ha sido muy bien aprovechado para recrear cómo fue la guerra en el «bocage». Por lo demás, supone un detallado estudio modelístico de los uniformes y equipo empleados por las tropas americanas.

12 **CHRISTEN EAGLE II**
La firma Airshow Models está especializada en modelos reproducidos a escala 1/32 sobre algunos de los más famosos aviones acrobáticos, tales como la Pitts S2 y la no menos espectacular Eagle II con su peculiar decoración «todo plumas».

18 **FIRE**
Encuadrada en una serie especial de figuras fantásticas comercializada bajo edición limitada, esta llamativa y estilizada miniatura de Pegaso Models es ideal para explotar al máximo las posibilidades de la pintura con aerógrafo.

24 **EUROMILITAIRE 2003 (II)**
Con este segundo capítulo terminamos nuestro extenso reportaje dedicado a la prestigiosa exhibición británica, centrándonos en lo que fueron las categorías dedicadas a dioramas y vehículos militares.

38 **A-7 CORSAIR II**
El grado de calidad y especialización alcanzado por marcas como Hasegawa, permite la construcción de maquetas que quedan perfectas «de caja», sin necesidad de invertir en costos kits de mejora y otros accesorios comerciales.

44 **CURSO DE INICIACION (X)**
Aplicado el color base y dadas las primeras tonalidades con óleos, pasamos ahora a pintar las manchas verdes del camuflaje. Para ello desarrollamos un fácil sistema al alcance de cualquiera que desee iniciarse en los modelos de carros de combate.

48 **SUBARU IMPREZA WRC**
Desde que inció su andadura en el Mundial de Rallyes, el Subaru Impreza ha sido siempre uno de los coches más representativos y punteros del Campeonato. Esta vez vamos a centrar nuestra atención en la maqueta de Tamiya a escala 1/24.

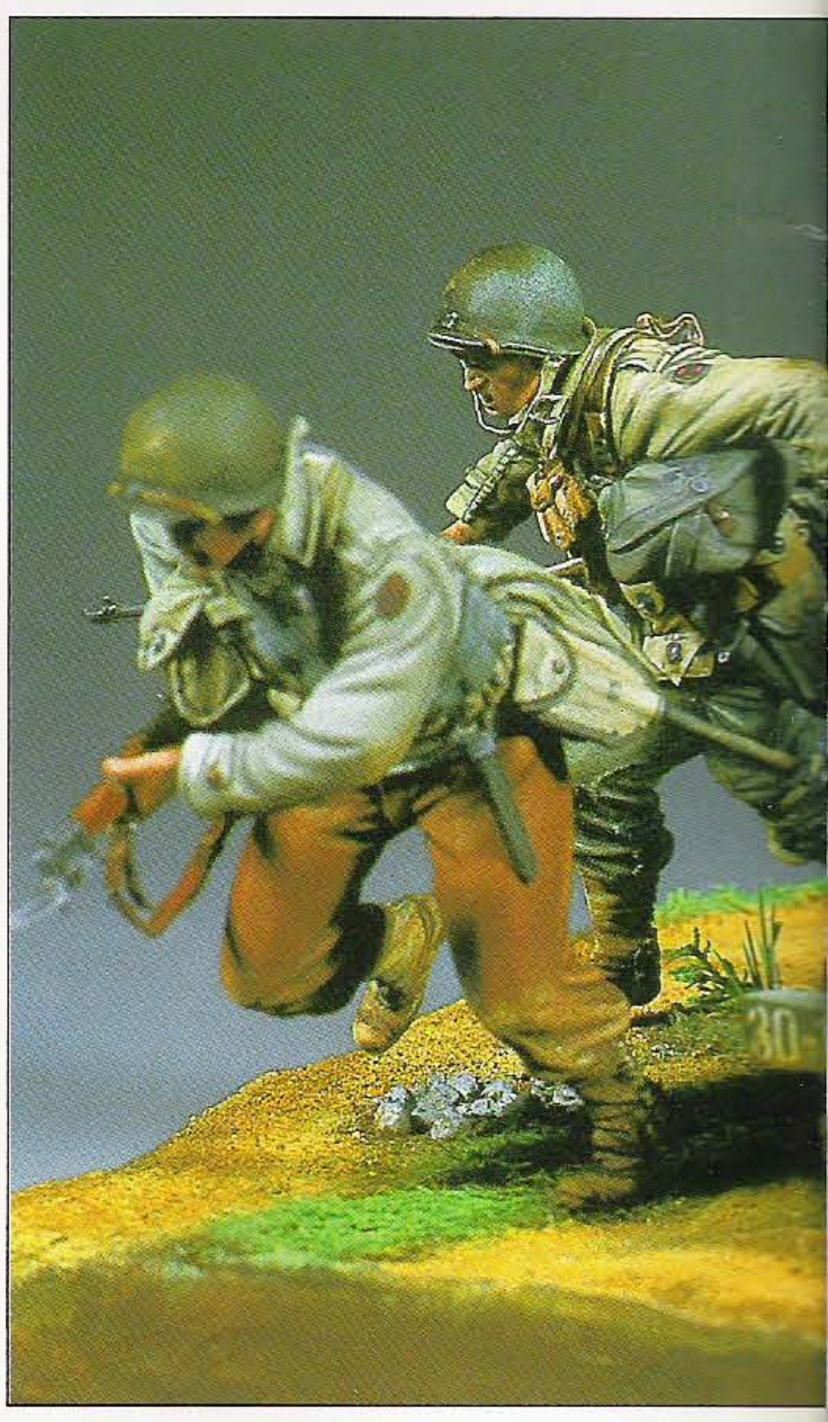
52 **LA BATALLA DE MIDWAY (IV)**
Por fin se produce el encuentro definitivo que se saldará con la total destrucción de la fuerza de portaaviones japonesa. Con este capítulo terminamos de contar el desarrollo de una de las batallas más decisivas de toda la II Guerra Mundial.

UN DIA EN LA VIDA DE ...

por Christophe Camilotte
traducción de Sara Sánchez-Rivas

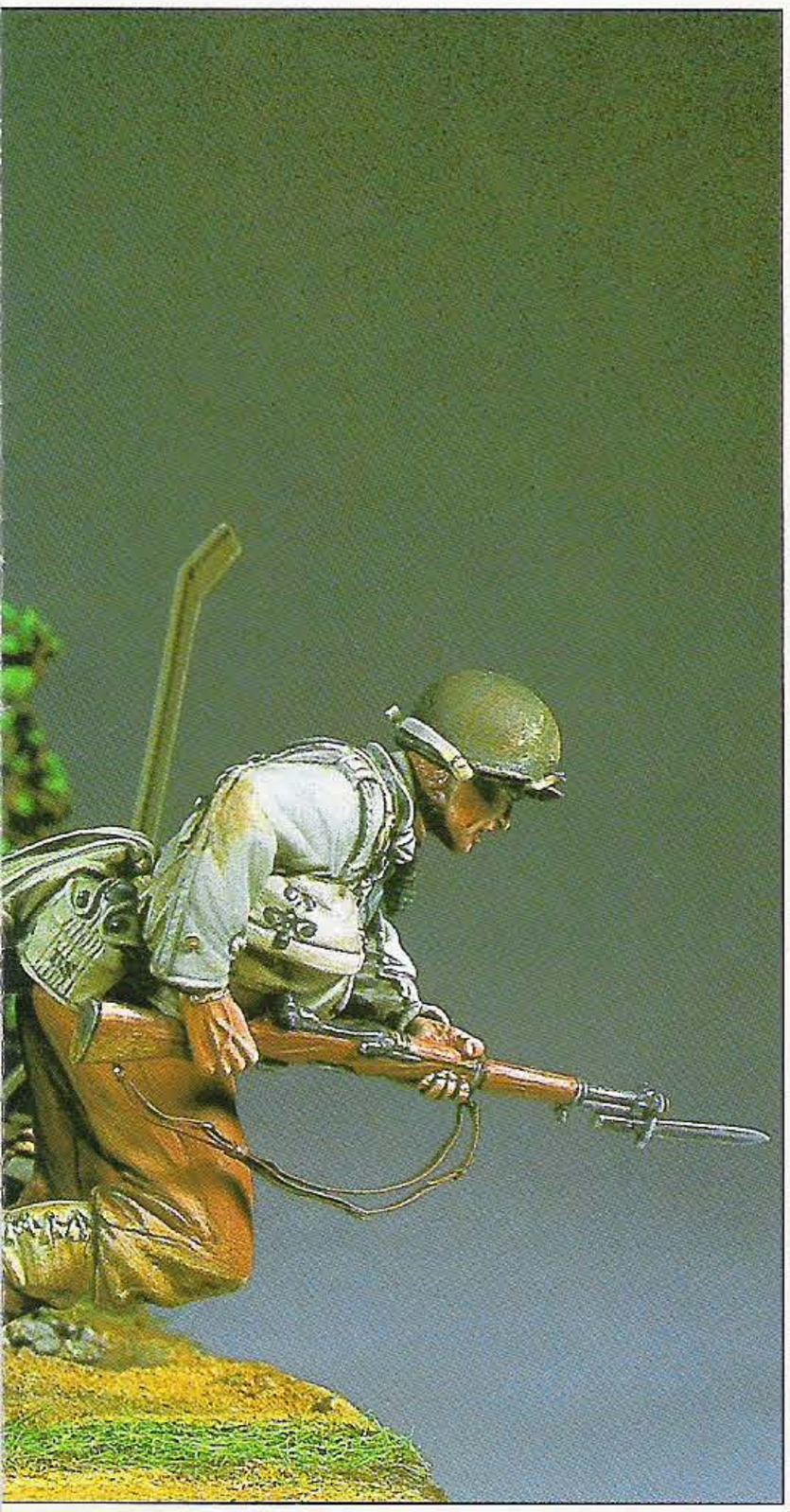
fotos de Rodrigo Hernández Cabos
fotos modelado: Ludovic Fortin/Raymond Giuliani

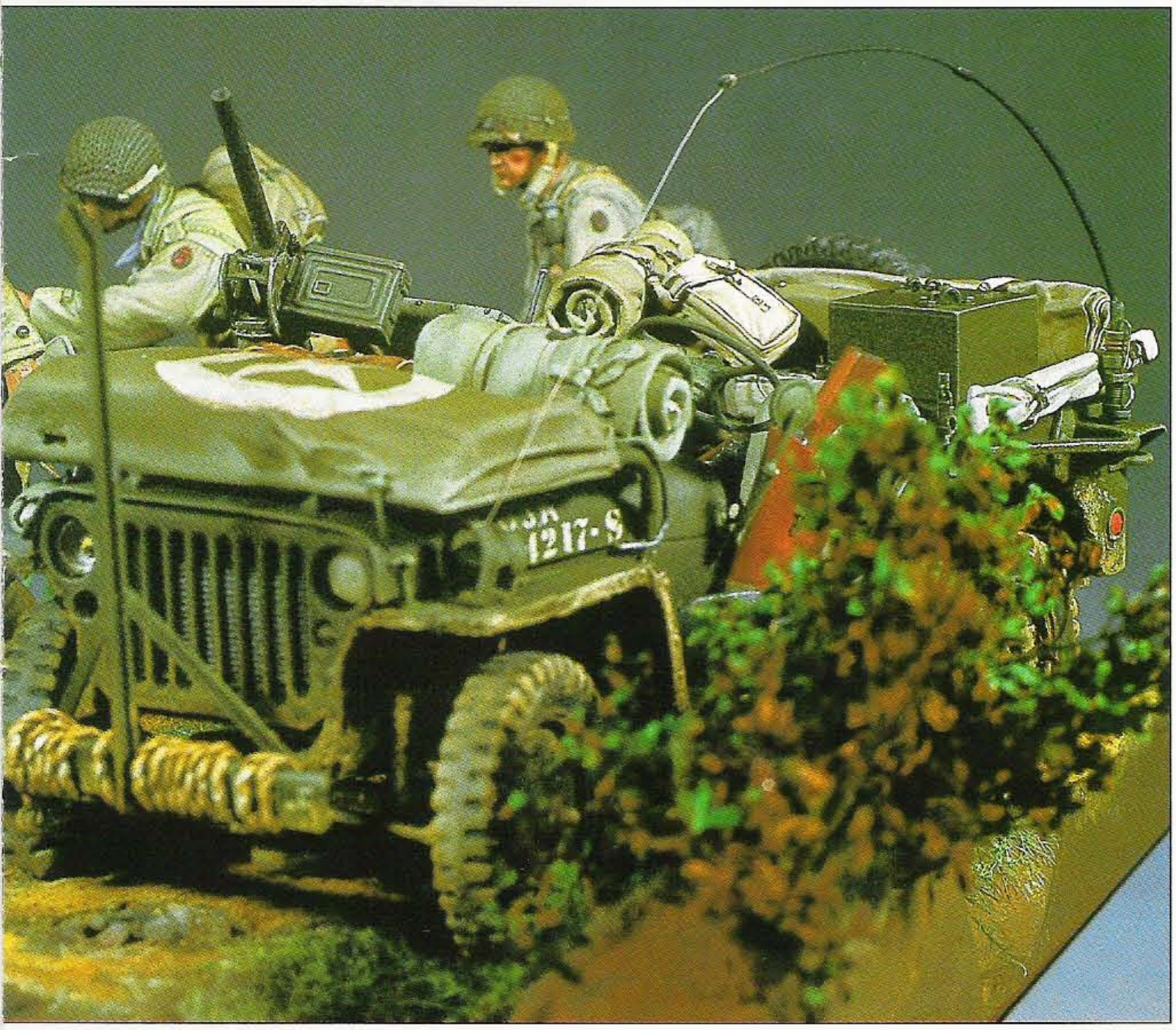
Cerca de Pont-Hébert, en Normandía, el 11 de julio de 1944 a las 8'30 horas de la mañana... Las fuerzas americanas responden con determinación al ataque lanzado por los carros «Panther» de la Panzer Lehr y los granaderos del Pz.Gr. Rgt. 902. Un «Bar Team» del 119 Rgt. (30th Infantry Division), adelanta a un Jeep que algunos minutos antes había iluminado el fuego cruzado alemán.



A day in the life... Hay días como éste en que a los «boys» les hubiera gustado estar en otra parte; en Tennessee, en Georgia o en Carolina, ocupados en sus quehaceres cotidianos o permitiéndose algún placer fugaz, acompañados de sus seres queridos, vivitos y coleando en suma... Y aquí están, una mañana de julio macilenta y húmeda, vestidos de soldados en un país que no conocen, metidos en un estrecho camino agobiante y atrozmente angustioso para lanzarse al asalto de un enemigo tenaz y casi siempre invisible, arriesgando el cuello y viendo impotentes cómo sus compañeros caen uno tras otro, mutilados, inmóviles para siempre, golpeados por una muerte súbita.

Hay símbolos de gran importancia, y para los franceses el Desembarco de Normandía es sinónimo de la libertad perdida y finalmente recobrada. Está tan presente en nuestro espíritu que pueden llegar a olvidarse aquellos días terribles tras el desembarco en que las





cado, propicio a las emboscadas de un enemigo valiente y lleno de determinación que sabía camuflarse muy bien en los setos del «bocage» normando. El gran cineasta Samuel Fuller, que desembarcó con la famosa Big Red One (1ª División de Infantería) que tuvo que batirse desde el primer momento en la frágil cabeza de puente, rememoraría aquellos combates en una de sus películas. Algunos soldados americanos, mejores conocedores de la historia de Francia, no dudaron en comparar esa campaña con la sanguinaria guerra fraticida de la Vendée (1793-1794) que enfrentó a «Chouans» y Republicanos en los «bocages» de la Vendée y de Bretaña.

Habiendo concebido esta viñeta como un homenaje dedicado a los paracaidistas de la 101th Airborne Division que lucharon en la mañana del 6 de junio, la puesta en escena evoca el sacrificio de los miles de soldados americanos que cayeron heridos o muertos en suelo francés durante el verano de 1944, para que los franceses pudiéramos vivir en un país liberado ya del yugo de la ocupación, como antes lo habían hecho sus mayores por esa misma causa durante la Gran Guerra.

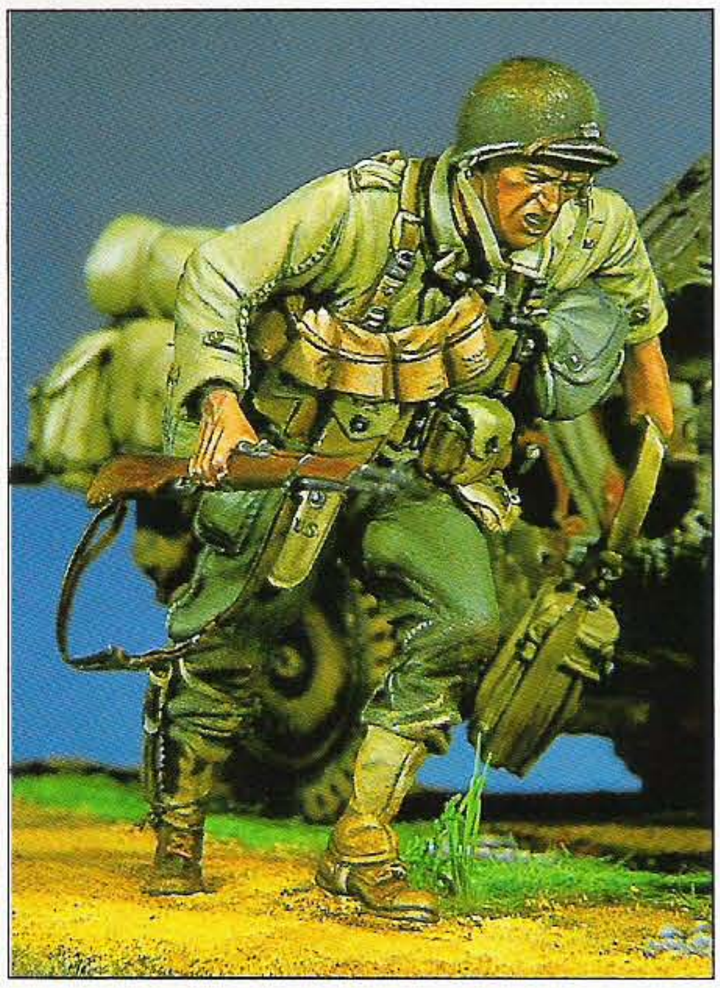
El origen de esta pequeña composición se remonta a 1988 cuando, al poder disponer de algo más de tiempo, pude dedicarme por entero a mis dos pasiones primeras: el modelismo y la historia, y particularmente a la campaña de Normandía. Habiendo situado la acción de la viñeta en los alrededores de Pont-Hébert, al norte de Saint-Lô, el 11 de julio de 1944, primero decidí construir un Sherman M4, intentando adecuarme lo más posible a mis escasos conocimientos. Tres años después me animé a construir un Ford GPW y lo pinté como perteneciente a la 30th Infantry Division pero, finalmente, considerando que sólo unas figuras serían capaces de dar vida a la escena, en 1994 modelé este grupo de soldados de infantería americanos.

tropas americanas que intentaban liberar Cotentin se vieron obligadas a luchar en un terreno inextricablemente accidentado y cer-

LAS FIGURAS

Estos cuatro «G.I.» (Government Issue) fueron concebidos en un primer momento como piezas únicas, ya que por aquel entonces no cabía siquiera pensar en una posible producción industrial, pero gracias al apoyo determinante de Ludovic Fortin, que sentía un gran aprecio por mi trabajo, llegaron a ser comercializadas individualmente por la firma Nemrod entre los años 2000-2001, tras haberlas simplificado y diseñar un despiece para hacer más fácil su reproducción.

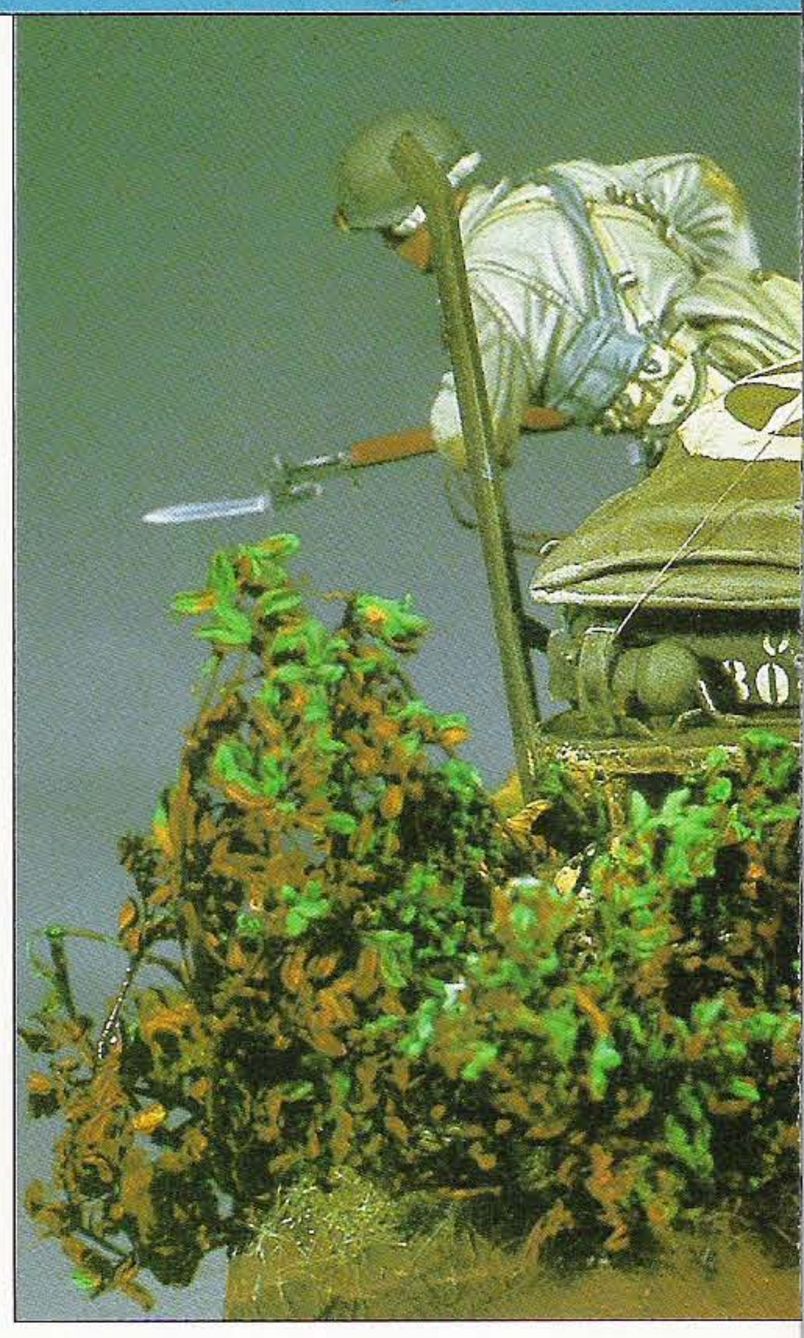
El montaje de este «Browning Automatic Rifle Team» (para una mejor comprensión de la organización del US Army aconsejo la lectura del libro de J. Gawne reseñado en la bibliografía) no presentó especiales dificultades. Primero quité cuidadosamente todas las rebabas de las piezas, aplicando masilla Milliput en los lugares oportunos. Luego limpié las figuras con alcohol y las sequé con el aerógrafo, para dar después una imprimación de Tamiya que dejé secar durante 24 horas.



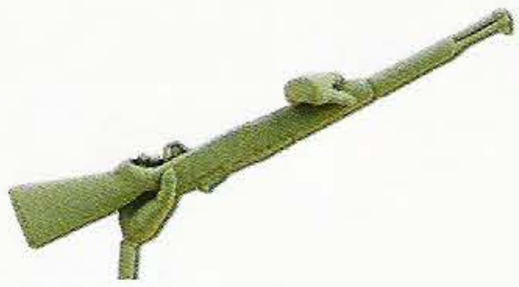
Las figuras están pintadas con colores al óleo extra-finos, en este caso de la marca Lefranc & Bourgeois, en lugar de recurrir, como actualmente, a los de Winsor & Newton, teniendo buen cuidado de desgrasar un poco los pigmentos en una paleta de papel. Como referencia para los diferentes detalles del armamento y uniformes y sus respectivos colores recomiendo especialmente el monográfico titulado «The World War II GI» de la editorial Windrow & Greene, así como los numerosos artículos de probada calidad dedicados al soldado americano desde 1941 hasta 1945 aparecidos en muchos libros y revistas, que resultarán muy útiles para pintar estos pequeños «Roosevelt's SS».

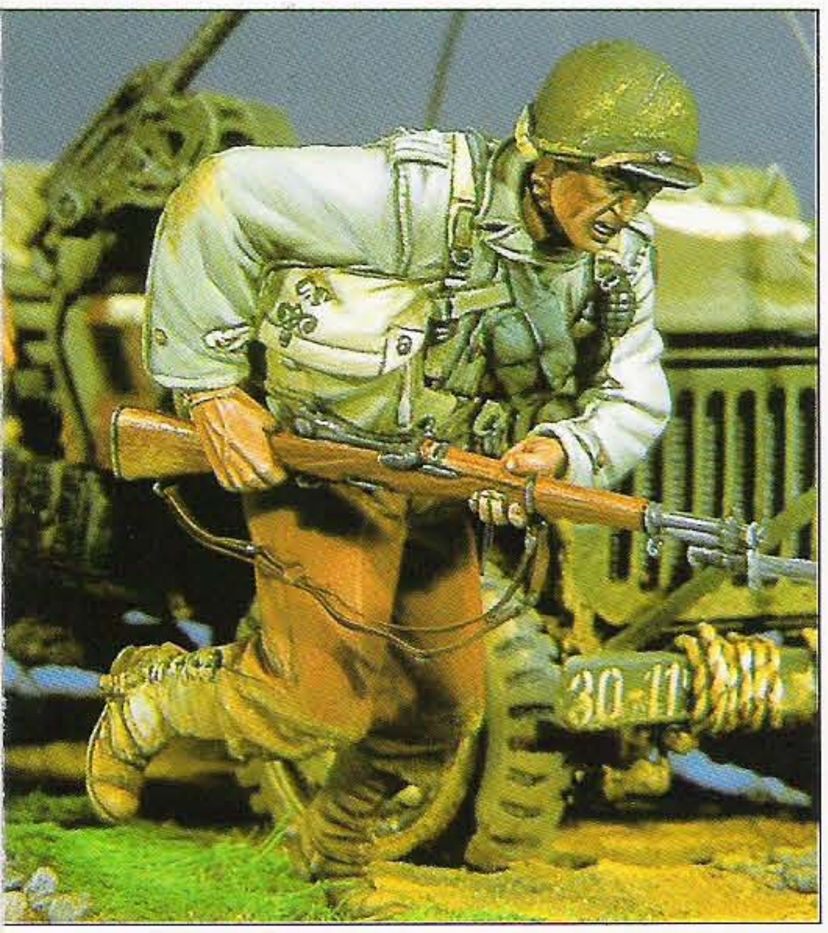
Me resultó imposible modelar adecuadamente las correas de las armas, las cinchas de bolsas y cartucheras y los barboquejos de los cascos, por lo que hube de cortarlas a partir de una lámina de estaño y realizar las hebillas con hilo de cobre.

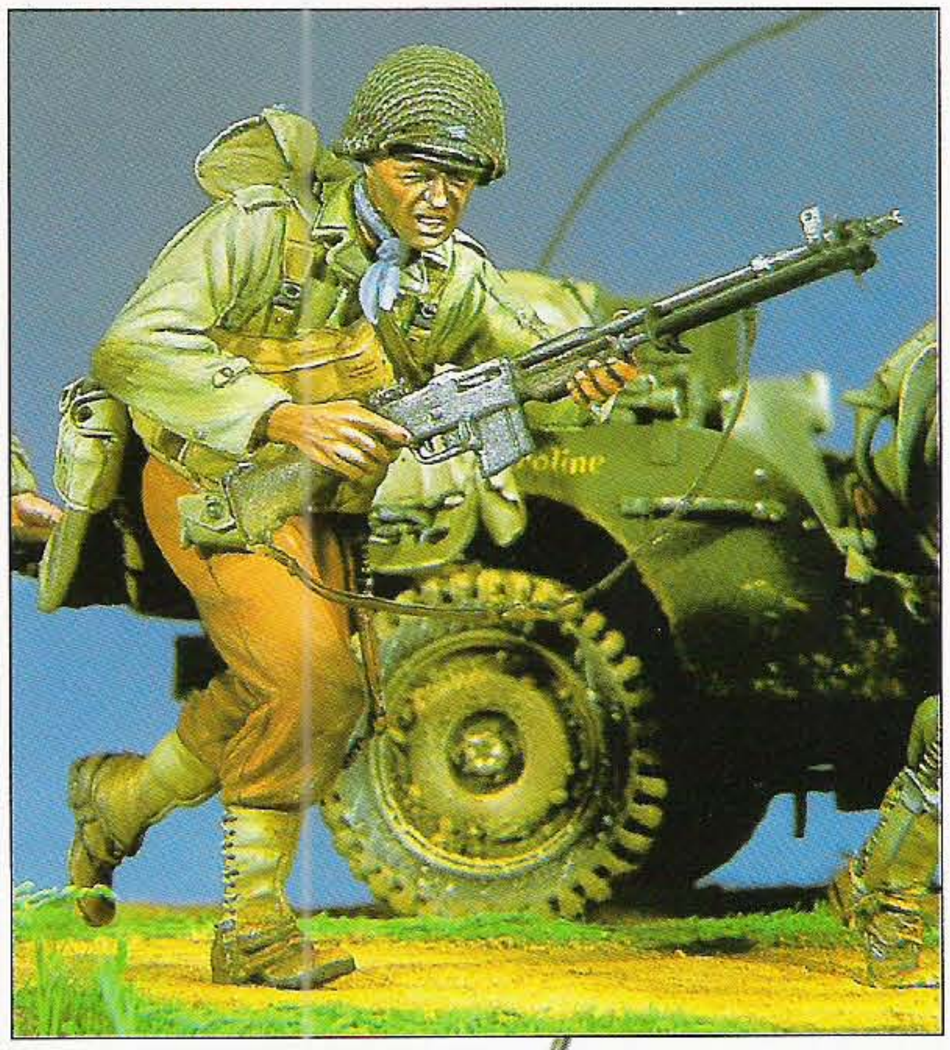
Accesorios comerciales y detalles modelados para el equipo.

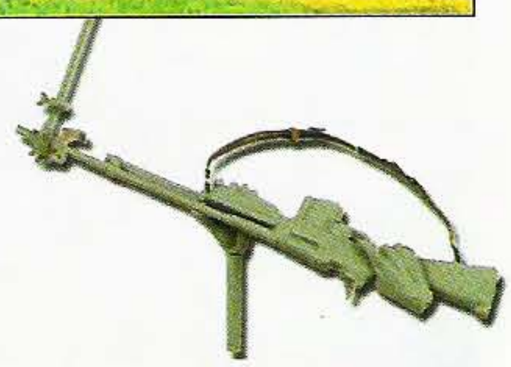


Estas cuatro figuras fueron elegidas como mejores piezas del año 2002 en su clase (premios «Modell des Jahres») por la revista alemana Modell Fan. Como modelista francés, me resultó especialmente agradable saber que más allá del Rhin supieron apreciar mis esculturas de soldados americanos.









El subfusil BAR está mejorado con una correa de lámina de estaño.

El conjunto de este Bar Team comprende un tirador, un proveedor de munición y dos fusileros, de los cuales uno lleva el lanzagranadas montado sobre su Garand.

LAS FIGURAS

Las cuatro figuras de Nemrod (NCO Historex) que intervienen en la viñeta, reproducidas en resina, son las siguientes referencias:

–35036 «US GI, June 1944».
–35037 «US GI Running w/BAR 30th, June 1944».
–35038 «US GI Advancing w/Rifle Grenade 30th, June 1944».
–35039 «US GI Bar Team 30th, June 1944».

EL FORD GPW

El vehículo emblemático de las fuerzas norteamericanas de liberación se construyó a partir del viejo kit de Italeri, transformándose de modo que sus detalles se correspondieran con la versión Ford GPW y no con el tradicional Jeep Willys. No me voy a detener en explicar las diferencias existentes entre ambos vehículos, comentando que éstas se refieren al chasis (la traviesa delantera soporta el radiador y la trasera ha sido simplificada), a los refuerzos estructurales de la carrocería, al soporte de la rueda de recambio y al volante.

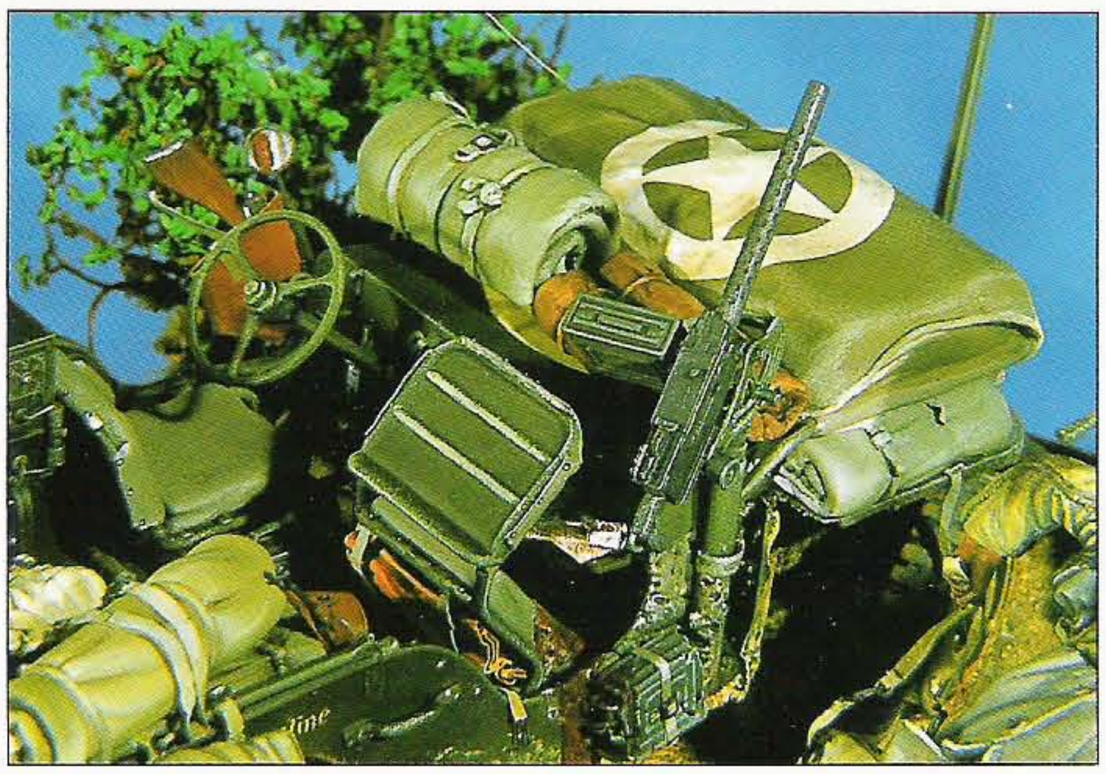
Un gran número de elementos fueron construidos íntegramente o mejorado mucho: dirección delantera y rótulas, asientos y guardabarros, panel de instrumentos y extintor, balancín y volante, cableado de frenos y del equipo de radio BC659-A (Verlinden Productions), soportes y enganches, lona y montaje de la ametralladora Browning, viga cortacables frontal y amortiguadores...

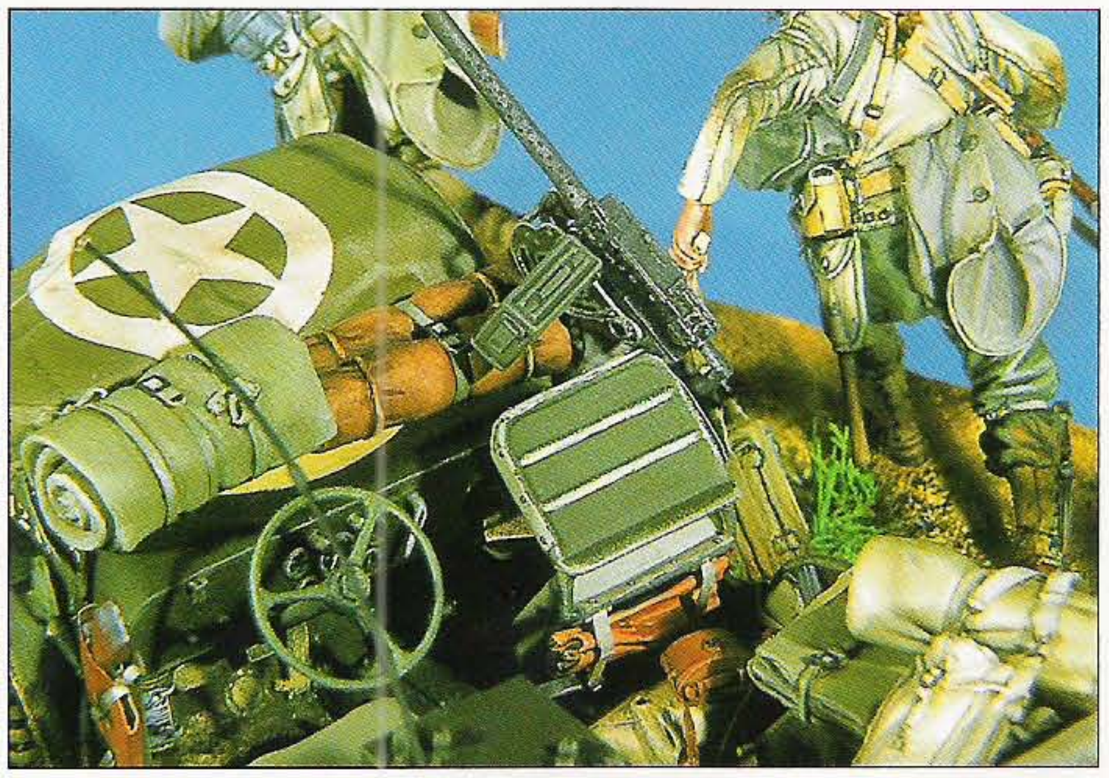
Con el fin de situar el vehículo en su contexto y rodearlo de figuras, utilizé igualmente una serie de accesorios como una bolsa GP y el estuche de prismáticos PM, cerrando la caja de munición de la ametralladora Browning y descartando la cinta de munición porque no me parecía demasiado realista. Seguidamente ensucié el tubo de escape y la placa de protección para que el vehículo se integrara mejor en el diseño provisional de la escena.

LA VIÑETA

La idea original fue evolucionando con el tiempo y por ello dí a la escena unas dimensiones provisionales. En principio estaba destinada no sólo a acoger al Sherman M4 que he mencionado, sino también a las figuras de dos sanitarios americanos que figuraban estar curando al operador de radio del Ford GPW, además del cuerpo inanimado del pasajero (un oficial), cuyo asiento levantado está manchado de sangre. También estaba previsto un grupo de infantería marchando tras el Sher-

El trabajo de transformación y mejora ha sido complicado, debido sobre todo a la veteranía del kit de Italeri.



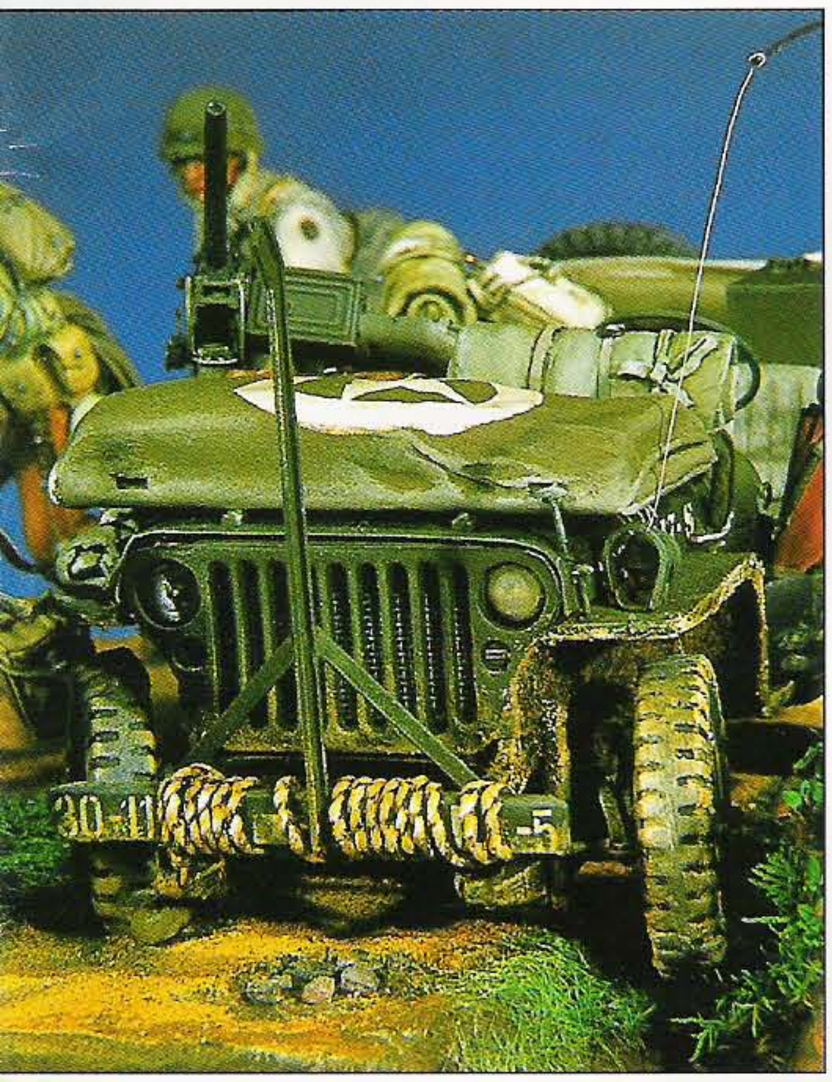


El Ford GPW incluye hasta el más pequeño detalle, incluyendo el revólver con su correspondiente funda.

man y la figura de un suboficial ligeramente retirado, además de una ametralladora ligera en batería. Al tratarse de una base modular destinada a albergar futuras realizaciones, se fijó sobre una tablita de madera barnizada con ayuda de cinta adhesiva de doble cara.

La base definitiva es rectangular y está realizada con lámina de plástico. Los relieves del terreno se realizaron con poliestireno expandido fijado a la base con cola blanca y recubierto después con capas de Polifyla, cuyo tiempo de secado permite simular huellas de pisadas y sobre todo las marcas de los neumáticos del vehículo tras haber frenado bruscamente.

Se «plantaron» matojos de hierba artificial de la marca Heki, repintados con colores de



JPP y pigmentos de la firma Mig Productions. Al tratarse de un pequeño sendero deformado por el paso de toda clase de vehículos, se modelan igualmente algunos baches en el suelo. El seto vivo situado en el foso está sugerido por medio de briznas de vegetación y pequeñas ramas recogidas en el campo, cuyo nombre me es absolutamente desconocido (mea culpa máxima). Sus extremos se parecen tanto a las hojas que bastará aplicar algunos lavados de color verde acrílico para que queden bien.

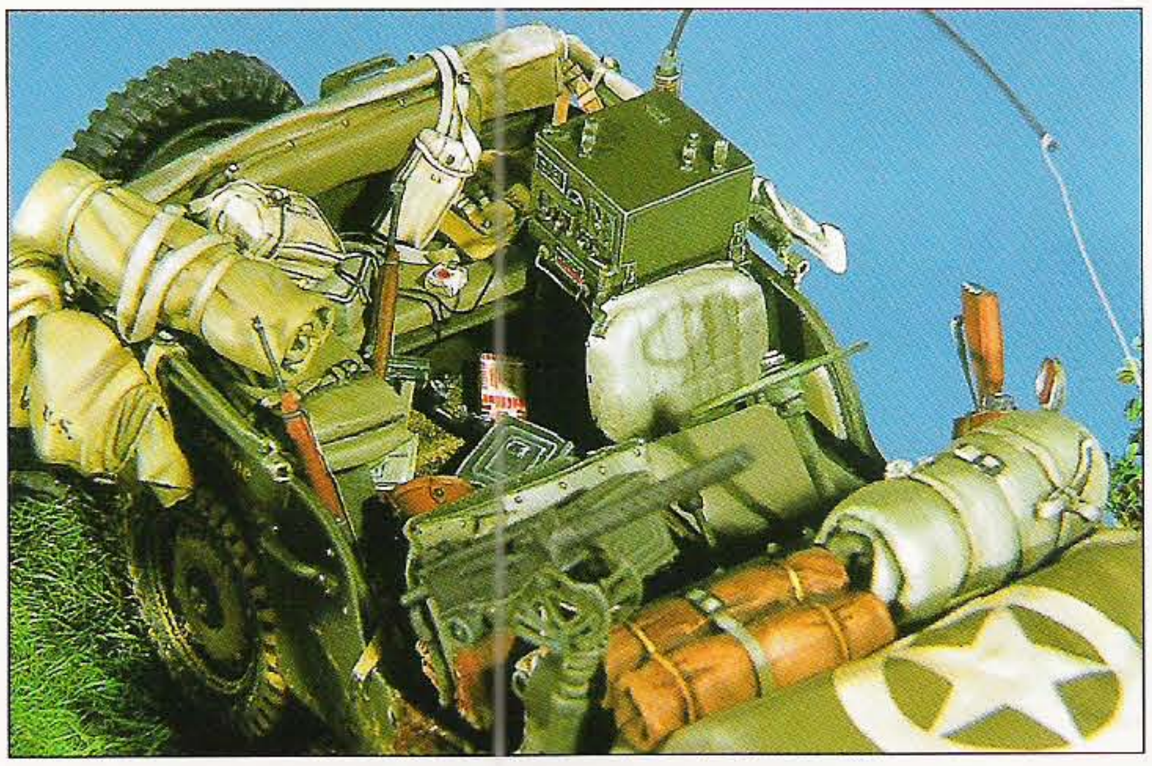
Sólo queda situar el vehículo y las figuras en sus lugares correspondientes, poniendo buen cuidado de integrarlos del modo más homogéneo y retocando allí donde sea necesario.

LAS DIFERENCIAS ANATOMICAS

Digámoslo sin ambages, el propósito que persigo con mis figuras es el de acercarme lo más posible a una realidad a la vez uniformológica y morfológica. Cuando se trata de uniformidad suelo basarme en las ordenanzas existentes en materia de equipamiento militar, pero esto último no se puede aplicar a la naturaleza. Así, me gusta modelar personajes «cachas» o debiluchos en los que las proporciones anatómicas sean las adecuadas para cada caso: piernas y brazos más o menos largos, pies y tobillos más o menos grandes y gruesos... y todo ello con referencia a una escala precisa por aquello de la coherencia, en este caso 1/35.

Los documentos gráficos de un tema concreto, como ahora los soldados americanos de la II G.M. que combatieron en Normandía, demuestran claramente que se trataba de hombres de mayor o menor corpulencia, y que sus botas u otras prendas del equipo las calzaban y vestían los pies y cuerpos correspondientes. En la naturaleza existen ejemplos de ello para todos los gustos y por lo tanto, aquellos que crean que sus conocimientos son mayores que los míos y que los pies y los tobillos de mis figuras son demasiado pequeños, pueden engordarlos con Milliput o adaptar otros diferentes tras haber extirpado las diminutas extremidades.

El Ford GPW es ideal para cargar con toda clase de equipo y accesorios, siempre y cuando sean los correctos según la situación histórica del vehículo. Lo mejor es observar fotos de la época.



BIBLIOGRAFIA

- *Cobra: La Bataille Décisive*, de Georges Cadel. Editions Heimdal, 1984.
- *Panzers in Normandy, Then and Now*, de Eric Lefèvre. After the Battle Books, 1983.
- *Jour «J» à L´Aube*, de Jonathan Gawne. Histoire & Collections, 1999.
- *6 June 1944: Soldiers in Normandy*, VV.AA. Histoire & Collections, 1994.
- *Bill Horan´s Military Modelling Masterclass*, de Bill Horan. Windrow & Greene, 1994.
- *The World War GI: US Army Uniforms 1941-45 In Color Photographs*, de Richard Windrow y Tim Hawkins. Windrow & Greene, 2000.
- *Sherman M4 (75) y Ford GPW*, de Christophe Camilotte. Revista «Steel Masters» nos.25 y 28.
- *Combatiendo en el Bocage*, de Gustavo Cano Muñoz. Revista «Euro Uniformes» nº19, octubre-noviembre 2003.

CUADRO DE COLORES

Imprimación general: deck tan XF55 (acrílico de Tamiya).

Cascos:
Base: medium green 42 (Humbrol «Authentic» HU-1).
Luces: ocre amarillo a pincel seco sobre las mallas y subidas de luz con blanco.
Correas y otros detalles: verde de Prusia, ocre amarillo, blanco, gris de Payne y tierra de Siena tostada.

Carnaciones:
Base: amarillo de Nápoles + rojo + tierra de Siena tostada + blanco.
Sombras: base + tierra sombra natural + verde de Prusia y un poco de negro de Marte.

Blusones M41:
Base: blanco + ocre marrón + tierra de sombra natural + amarillo de Nápoles.
Sombras: base + tierra de sombra natural y una pizca de tierra de Siena tostada.
Luces: base + blanco + amarillo de Nápoles.

Pantalones de serga:
Base: blanco + amarillo de Nápoles + ocre amarillo claro + tierra de Siena tostada y una pizca de verde japonés.
Sombras: verde japonés + tierra sombra tostada + negro.
Luces: blanco + amarillo de Nápoles.

Pantalones «Herringbone»:
Base: blanco + amarillo de Nápoles + ocre amarillo claro + una pizca de verde japonés y de tierra de Siena tostada.
Sombras: base + verde japonés + tierra sombra tostada + negro melocotón.
Luces: base + blanco + amarillo de Nápoles.

Polainas:
Base: blanco + amarillo de Nápoles + ocre amarillo claro + una pizca de verde japonés y tierra de Siena tostada.
Sombras: tierra de Siena tostada + tierra sombra tostada.
Luces: base + blanco.

Botas:
Imprimación: marrón 113 + negro 33 (Humbrol).
Base: tierra de Siena tostada + ocre.
Sombras: tierra sombra tostada + negro.

Cinturones:
Mismos colores que para las polainas. Los detalles están pintados con ocre oro y una pizca de ocre amarillo, mezclados con blanco y verde de Prusia. Para dar las sombras se añade a la mezcla tierra sombra tostada y para las luces se va aumentando gradualmente la proporción de blanco. Con el fin de romper la monotonía cromática a la que podría dar lugar que todos los elementos tuvieran el mismo color, habrá que variar las proporciones. El botón a presión está pintado de negro e iluminado con amarillo de Nápoles y aluminio «Metal Cote» de Humbrol.

Armamento:
Imprimación: marrón 113 para el fusil y la carabina y negro 33 para el FM (Humbrol).
Base: naranja de Marte + tierra de Siena tostada.
Sombras: base + tierra sombra tostada + negro.
Luces: base + amarillo de Nápoles y una pizca de rojo cadmio. Las partes metálicas reciben una base de negro mate con una pizca de azul. Después se trabajan frotando con una mina de grafito y con color plata se dan los últimos brillos. Las correas están pintadas como las botas.
Bayonetas: medium green 42 (Humbrol HU-1) retocado con una mezcla de verde de Prusia, ocre amarillo, blanco y gris de Payne.

Cuchillos M3, estuche PA y prismáticos:
Base: tierra de Siena tostada + ocre amarillo.
Sombras: tierra sombra tostada + negro.
Luces: amarillo de Nápoles + una pizca de rojo cadmio.

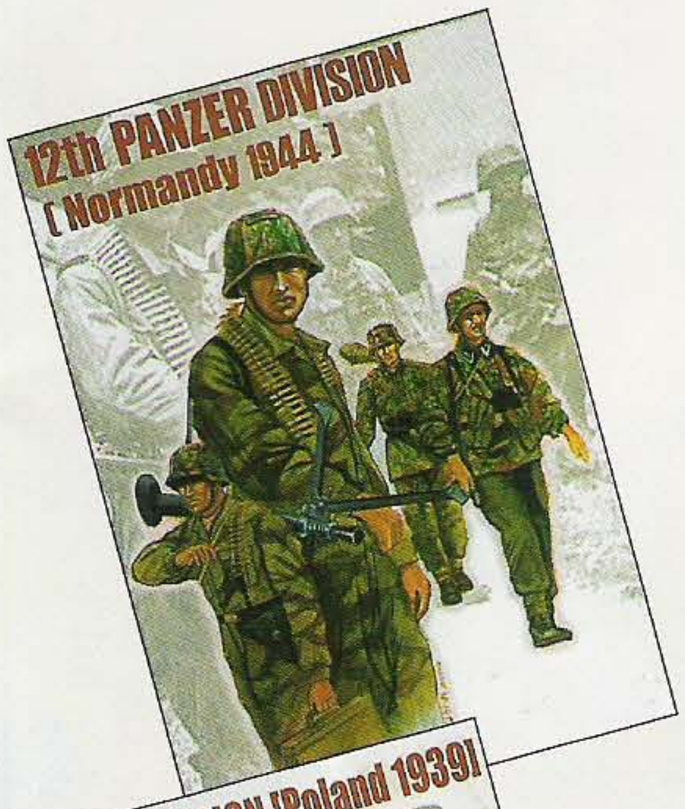
CHAVES
SU MEJOR ESPECIALISTA EN MODELISMO

Alberto Chaves Soler S.A.
c/ Borges Blanques, 21, Pol. Ind. La Borda
08140 CALDES DE MONTBUI (Barcelona)
Tel.: 938 655 830 – Fax: 938 655 340 E-mail: chaves@kaos.es

NUEVAS SORPRESAS

TRUMPETER

ULTIMAS NOVEDADES EN KITS A ESCALA 1/35

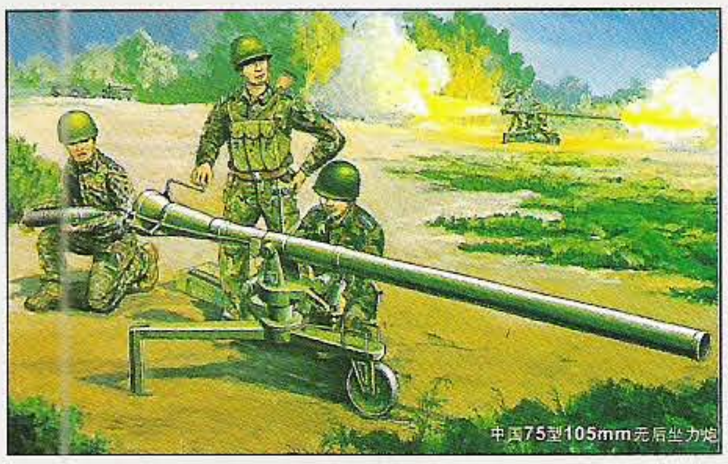


(00201)
CHINESE 50 Ton. TANK TRANSPORTER
Inédito a 1/35. El camión 6x6 del Ejército Chino HY473 y la plataforma de transporte HY962-6. Un kit de 653 piezas en plástico inyectado; neumáticos de goma y rejillas de metal fotograbado. Atrévete con este "monstruo" de 46,8cm de longitud.

KITS DE FIGURAS 1/35

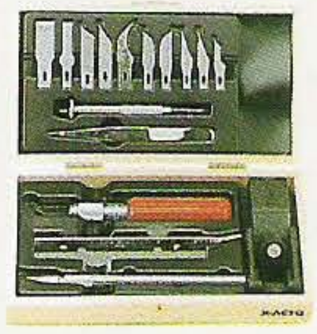
Descubre la calidad de las nuevas referencias producidas por Trumpeter-Art Modeling. Cada caja incuye 4 figuras de plástico inyectado con un modelado de alta calidad, equipo y armamento completo –ideales para viñetas y dioramas–, al mejor precio del mercado.

(02303) **CHINESE 105mm TYPE 75 R.R.**
Perfectos detalles para el cañón sin retroceso de 105, con 3 figuras y accesorios.

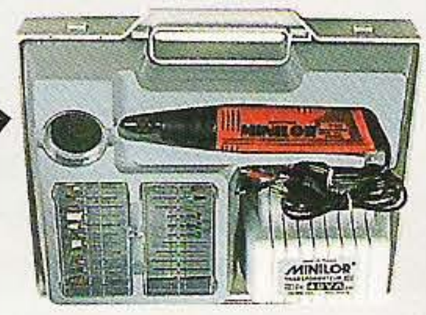


(00202)
DF-21 BALLISTIC MISSILE LAUNCHER
Otro kit exclusivo de Trumpeter a 1/35, que incluye la cabeza tractora, plataforma de transporte y un contenedor para el misil chino de medio alcance DF-21 (CSS-5). Una espectacular y detallada maqueta de 808 piezas y 46cm de longitud.

Y también las marcas más prestigiosas en herramientas, equipos y accesorios:



X-ACTO · MINILOR · OLFA · CHAVES · REX · Précy · UHU MODELISMO · EVERGREEN · TORCADE · HIRSCH · BOHLER · SARUNEL · A. BUGARI · HEKAR



Christen Eagle II

por José M. Clavero Sancho

fotos de Rodrigo Hernández Cabos

airshow models, 1/32

Este biplano, presentado en 1978 por el diseñador Frank Christensen, estableció un nuevo estándar para los aviones de auto-construcción. El Eagle II fue desarrollado como una alternativa a la Pitts S2A tras el fracasado intento por parte de Christensen de comprar la factoría de Pitts.

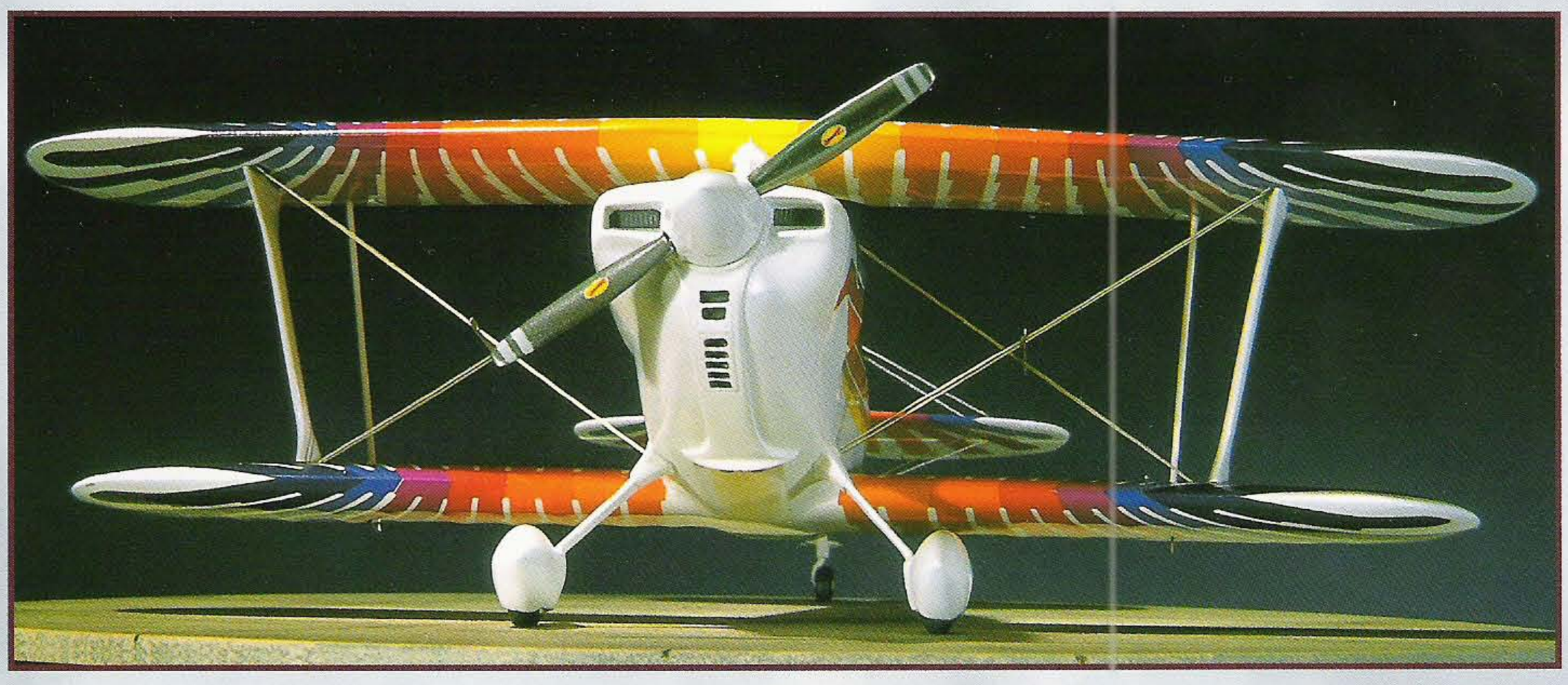
El Eagle II fue considerado uno de los modelos más completos dentro de la oferta de aviones de construcción casera. Similar en apariencia y dimensiones a la S2A, constituye, no obstante, un aparato muy diferente.

El kit del verdadero Eagle II viene con todos los subcomponentes completamente montados de fábrica, y es lo más parecido a una maqueta gigante. Todo lo que el constructor ha de hacer es seguir las instrucciones del paquete de manuales (de 4 pies de alto) para sacar adelante esta bonita avioneta de altas prestaciones. Concienzudamente pensado, refleja un alto grado de detalle, con la mayoría de unidades acabadas en uno de los dos esquemas de pintura originales de fábrica: el «todo plumas» o el «plumas en bandas», que suelen ser elegidos directamente por la mayoría de los compradores, y que ha llegado a ser la firma característica de este pequeño y maravilloso biplano.

El Eagle II presenta muchas de las peculiaridades del S2A, pero le aventaja en el diseño de la cabina. Presenta un único panel de instrumentos en una confortable cabina biplaza, bajo una prolongada carlinga tipo burbuja que proporciona una excelente visibilidad. Es un avión acrobático muy capaz, con una buena relación de giro y adecuada trepada, siendo también fácil de aterrizar, aunque la falta de diedro en las alas puede hacerlo inestable con fuerte viento cruzado.

DESCRIPCION TÉCNICA

El Eagle II presenta la típica construcción a base de tubos y tela, con el fuselaje y la unidad de cola construidos en tubos de acero cubiertos con dacrón, y paneles metálicos



desmontables cubriendo el área de la cabina. El ala está fabricada con largueros y costillas de picea, y los alerones de aluminio; nuevamente recubierta con dacrón. El «cowling» es una unidad de fibra de vidrio dividida horizontalmente en dos piezas.

La hélice Hartzwell de velocidad constante es accionada por un motor Lycoming AEIO360 de 200 cv. Existe un depósito de combustible delante del panel de instrumentos de 24 galones, y el aparato posee sistemas de alimentación y engrase para vuelo invertido. La carlinga es una burbuja de una sola pieza que gira sobre bisagras a su derecha, permitiendo un fácil acceso al interior al piloto y pasajero.

LA MAQUETA

Este modelo pertenece al catálogo de la marca canadiense Airshow Models. Reproducido a escala 1/32, sus piezas vienen inyectadas en resina, complementándose con otras partes de latón, metal blanco y fotograbado que se reparten de la siguiente forma: Alas fuselaje y superficies de cola realizados en resina, de buena calidad y de color gris claro, fácil de trabajar y con los relieves de las superficies enteladas bien reproducidos. En latón se nos presenta el tren de aterrizaje, la cabana o trapecio de sujeción del ala superior y el patín de cola; y en metal blanco, la hélice y el buje de la misma. La cabina vacuformada de excelente aspecto, un magnífico juego de calcas para dos versiones, así como una plancha de fotograbado para los tensores completan el kit.

CONSTRUCCION DEL MODELO

Empecé limpiando las piezas en resina de las coladas a las que éstas están adheridas, utilizando para este fin una pequeña hoja de sierra de dientes finos, ya que los alicates de

corte que generalmente solemos utilizar para desprender piezas de plástico no resultan convenientes al trabajar este tipo de modelos, toda vez que la resina, al ser un material más «agrio», puede sufrir desgarros al utilizar este tipo de herramienta.

Las palas de la hélice son de metal blanco, limitándonos a pulirlas para que adquieran este realístico brillo.

co al cianoacrilato y los mezclo entre sí hasta conseguir una papilla suave que aplico con el palillo en los poros, uniones o imperfecciones del modelo. Pasados quince o veinte minutos ya podemos lijar, habiendo conseguido así la corrección del defecto. La ventaja de esta «masilla» casera es que se adhiere de tal forma a la resina que impide que ésta

Una vez eliminadas todas las coladas, sometí las piezas a un suave lijado utilizando para este fin lana de acero del triple cero. De esta forma, a la vez que eliminaba las pequeñas imperfecciones propias de la resina,

salte al ser manipulada, al contrario de lo ocurre con las masillas convencionales, sobre todo si posteriormente tenemos que taladrar o grabar sobre ellas.

El hecho de añadir talco retrasa el proceso de fraguado del cianoacrilato, y es conveniente preparar

pequeñas cantidades cada vez con objeto de no desperdiciar parte de la mezcla realizada.

El método anteriormente descrito os resultará igualmente útil con modelos de plástico o metal, y tiene la ventaja de hacer muy sólida cualquier tipo de unión.

Dicho esto y siguiendo con el proceso de montaje, fijé al fuselaje el ala inferior y el carenado del motor. Para estas uniones yo suelo utilizar adhesivos de dos componentes tipo Araldit de secado rápido o similares, ya que proporcionan uniones muy fuertes, rellenan, y además tienen la ventaja de que podemos corregir y posicionar las

detectaba la aparición de cualquier pequeño poro que, por otro lado, suelen ser algo habitual en este tipo de modelos.

Llegado a este punto, quisiera hablaros del método que yo sigo para tapar los referidos poros y enmasillar cualquier otro tipo de unión o desperfecto: Sobre un trozo de lámina de plástico o de cualquier otro material no poroso deposito una pequeña cantidad de polvos de talco y dos o tres gotas de cianoacrilato de tipo denso (gel); después, con la ayuda de un palillo o cualquier otro instrumento acabado en punta, voy añadiendo tal-

Los cables y tensores vienen reproducidos en metal fotograbado, pero ha sido necesario repintarlos por su terminación ligeramente dorada. De todas formas, en el mercado pueden encontrarse varillas metálicas muy finas para este cometido.

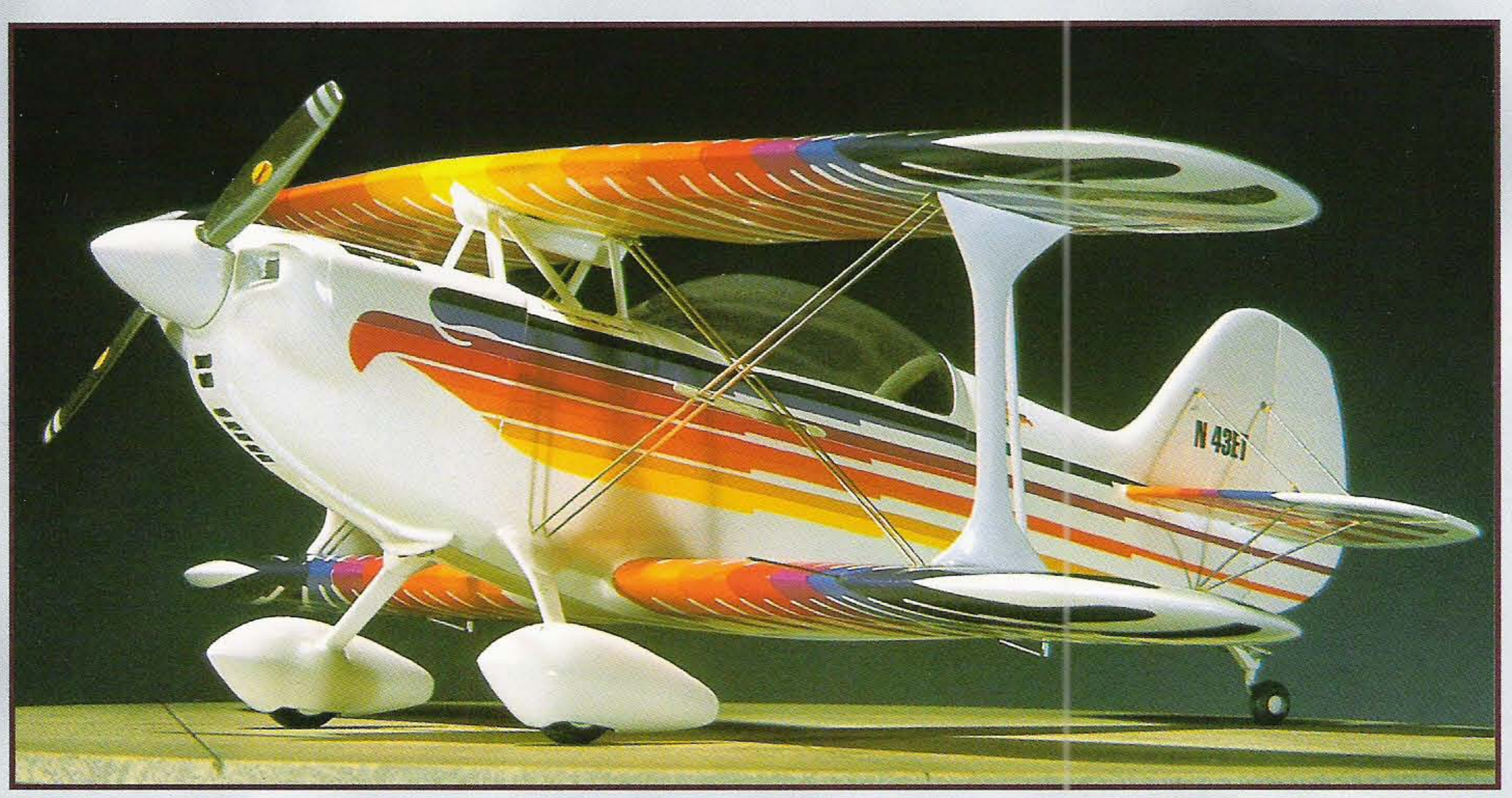
piezas sin los riesgos que conlleva la inmediatez de fraguado del cianoacrilato. Otra ventaja es que estos pegamentos son solubles en acetona mientras permanecen frescos, lo que permite –haciendo uso de un pincel o un paño humedecido en el referido disolvente– eliminar sin riesgos cualquier exceso del mismo.

El timón de profundidad, aunque viene moldeado en una sola pieza, lo corté por la línea de movimiento y le introduje pequeñas espigas de alambre de cobre a modo de bisagras. Esta operación confiere a la pieza terminada un mejor aspecto, a la vez que me permite posicionar la misma en la forma que desee. Una vez fijado éste al fuselaje y por el mismo procedimiento, pegué la superficie móvil del timón de dirección.

El interior de la cabina no tiene mayores complicaciones, ya que las piezas que conforman los asientos están muy bien realizadas y encajan a la perfección en el hueco previsto para ellas. Sin embargo, el tablero de instrumentos resulta muy pobre, ya que la solución que ofrece el fabricante es la de pegar una calca con el dibujo del mismo. Yo opté por construir un nuevo tablero usando lámina de plástico y posteriormente fijé los diales necesarios extraídos del fotograbado que ofrece EuroModelismo. Después, con la ayuda del sacabocados de Waldron, extraje los instrumentos de la calca y para pegarlos sobre el tablero, consiguiendo de esta forma una notable mejora en una pieza que resulta muy visible a través del cristal de la cabina.

A continuación y sin mayores dificultades –ya que su encaje es perfecto–, fijé el tren de aterrizaje con sus correspondientes carenados y el patín de cola. Para estos encolados también utilicé pegamento epoxy.

Detalle de la pequeña rueda de cola y de sus tensores o cables de dirección.



A la izquierda, una vista superior de los interiores, destacando la calidad de reproducción de los dos asientos que trae la maqueta.

La cúpula transparente vacuformada es muy delicada de trabajar. Una vez recortada, debe pegarse al fuselaje con absoluta precisión.

La cúpula transparente es, junto con el anclaje del plano superior, la pieza de más difícil solución del modelo. Dicha cúpula tiene que ser recortada del soporte vacuformado con mucha exactitud, ya que no dispone de ningún encaje en el fuselaje. Yo opté por la solución de pegarla con cola blanca elástica y reforzarla con pequeños puntos de cianoacrilato. Posteriormente la enmascaré y eliminé las uniones con masilla y lija.

El anclaje del plano superior está formado por dos sólidos montantes que arrancan de las semialas inferiores y por la referida cabana, compuesta de cuatro piezas metálicas. Esta es, sin duda, la parte mas crítica del montaje, ya que tiene que ser fijada en el plano pero no en el fuselaje, puesto que la particular decoración de este avión hace necesario que estas piezas tengan que ser pintadas, colocadas las calcas y barnizadas antes del ensamblaje final.

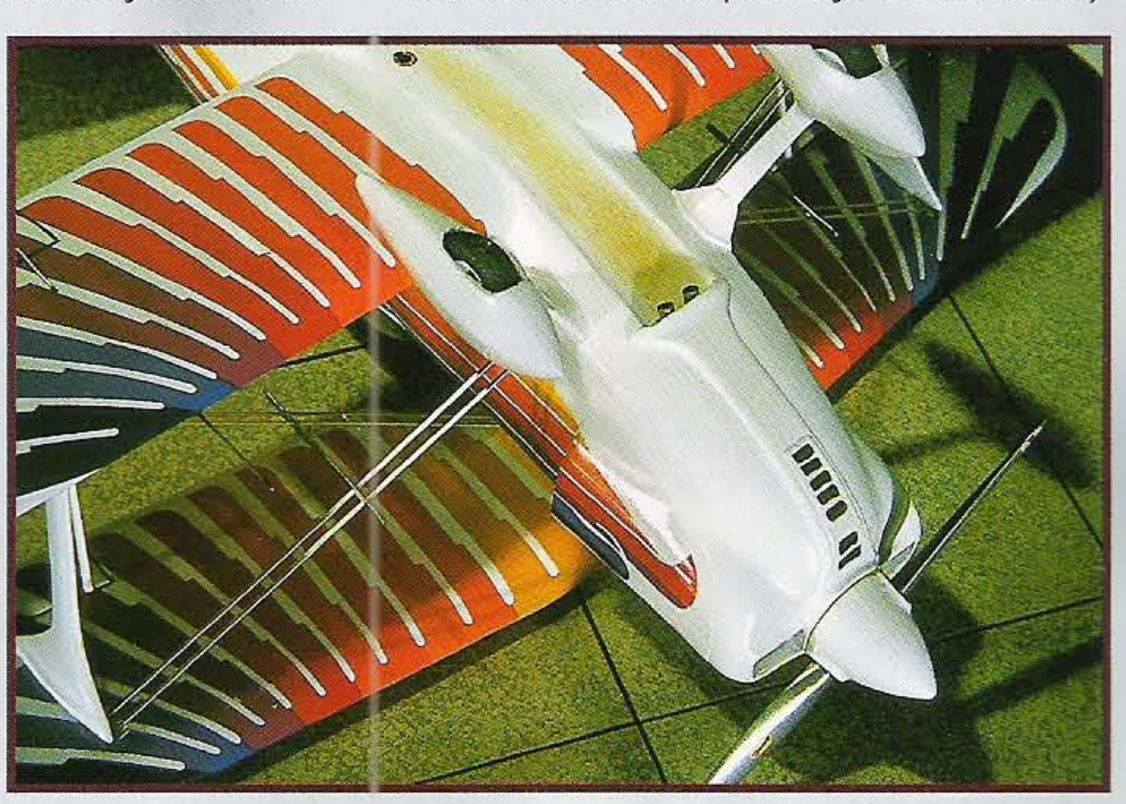
muy sólidos y de una excelente adherencia. El único problema que presentan es su gran tamaño y la dificultad de hacer coincidir los dibujos de las mismas en el encuentro que se produce en los bordes de ataque de ambas alas. El Micro Set y el Micro Sol me fueron de gran utilidad en esta operación.

Seguidamente y tras eliminar con un paño húmedo los posibles restos de adhesivos y reactivos para las calcas, dí varias manos de barniz brillante bien diluido dejando veinti-

adquirir unas limas especiales que incorporan cuatro tipos de lija de granos muy finos. Están diseñadas para pulir y dar brillo a las uñas de cerámica, pero también son magníficas para pulir y bruñir el metal.

Para fijar el plano superior al resto del conjunto volví a utilizar pequeñas cantidades de pegamento epoxy, ya que con los vapores del cianoacrilato se corre el riesgo de empañar las zonas adyacentes al lugar de aplicación. Como último paso fijé los tensores y

La hoja de calcas que incluye el modelo tiene una buena calidad de impresión. Los colores son correctos y la película soporte no deja que se transparente el color blanco.



La única concesión a los efectos está en la suciedad de los escapes. Para que no contraste excesivamente con el color blanco, hemos elegido un tono marrón no muy oscuro.

PINTURA Y ACABADO

Empecé aerografiando sobre todo el modelo varias manos de blanco mate XF2 de Tamiya con suaves lijados entre capa y capa de pintura. Una vez eliminado cualquier resto del polvillo resultante, y tras asegurarme que no quedaba ningún poro o imperfección, dí dos capas mas de blanco X2 brillante de la misma marca. Tras dejar secar la pintura durante cuarenta y ocho horas procedí a colocar las calcas, que, como ya dije anteriormente, son de una gran calidad, con los colores

cuatro horas de secado entre capa y capa y lijando suavemente entre cada una de ellas. El barniz brillante X22 de Tamiya da excelentes resultados.

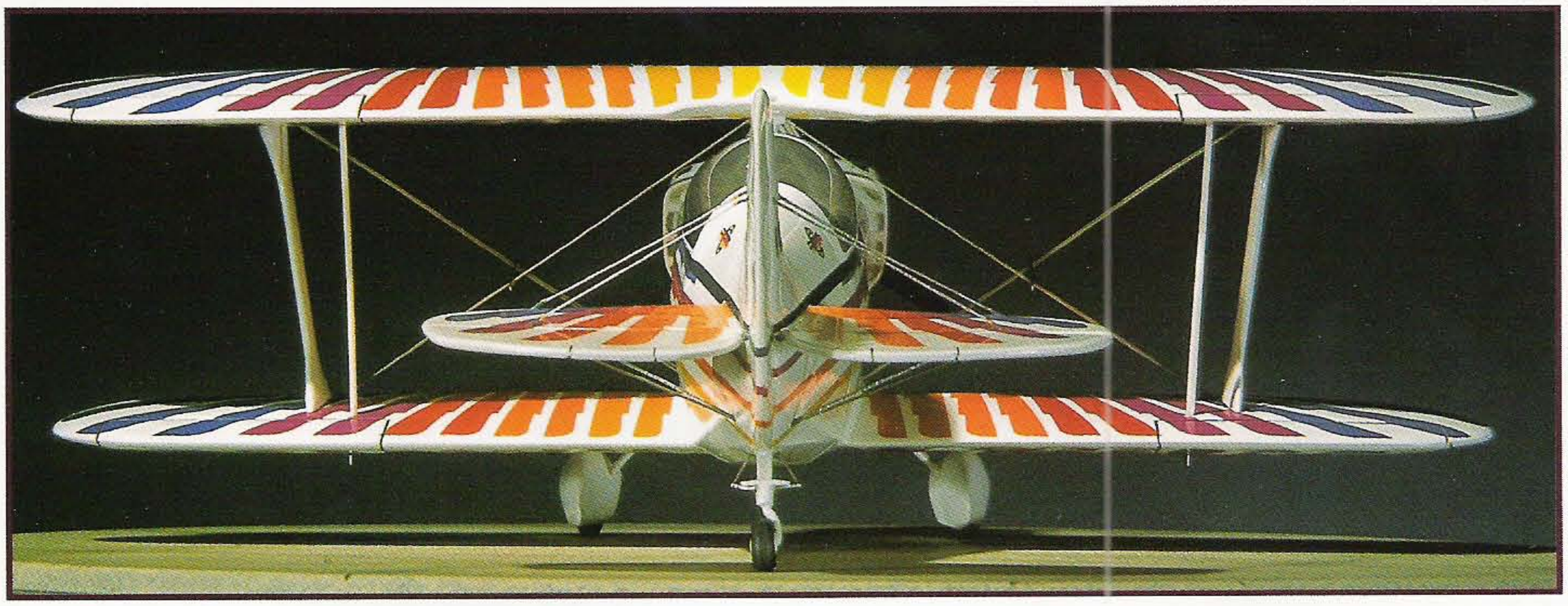
Las dos palas de la hélice vienen fundidas en metal blanco, lo que me permitió pulirlas y conseguir de esta forma un aspecto muy real. Una vez obtenido el brillo deseado, les fijé las calcas con los logos del fabricante, y posteriormente apliqué una mano de barniz brillante protegiéndolas de esta forma de la oxidación. En las tiendas de cosmética se pueden

cables de mando, no sin antes pintarlos en color aluminio brillante, ya que el fotograbado en el que vienen reproducidos es de un color ligeramente dorado. Para encolarlos utilicé cola blanca, reforzada una vez seca con barniz brillante.

REFERENCIAS

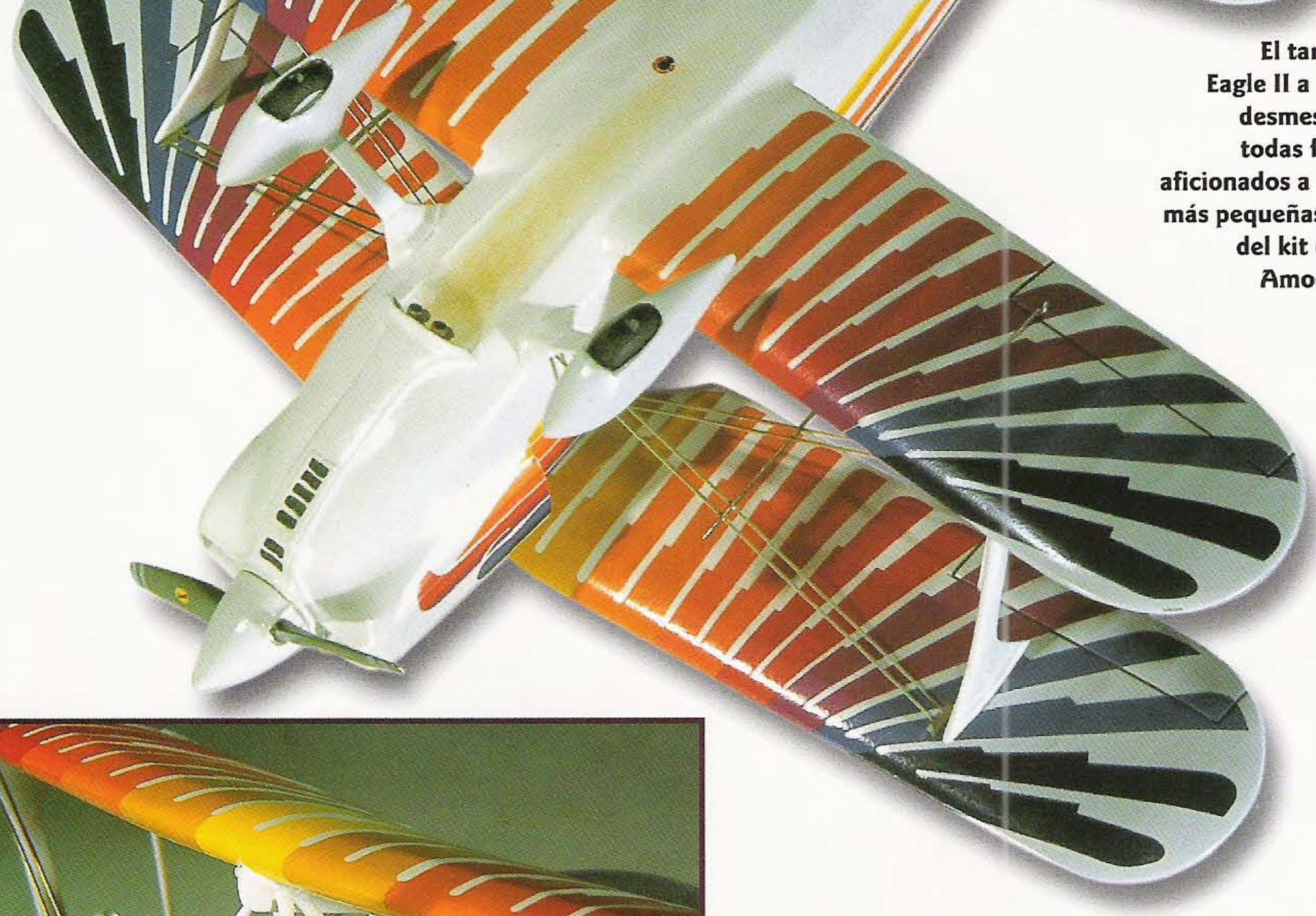
Para detalles del Christen Eagle II en Internet recomendamos:

www.cavanaughflightmuseum.com
www.flyingcenter.ch



El peculiar y llamativo esquema de pintura "todo plumas" requiere mucha atención a la hora de colocar las calcas, especialmente en las uniones que se producen en los bordes de ataque de ambas alas.

El tamaño de la Eagle II a 1/32 no es desmesurado. De todas formas, los aficionados a las escalas más pequeñas disponen del kit de la firma Amodel a 1/72.



La cabana o trapecio de sujección del ala superior al fuselaje viene reproducida en cuatro piezas de latón. El peculiar esquema de pintura del avión nos obligará a pintar, colocar las calcas y luego barnizar estas piezas antes de realizarse el montaje final. Junto con la cúpula transparente, este es otro de los detalles más delicados del modelo.

por María J. Saavedra Rodríguez

Esta figura es la nº135 dentro de una serie de 250 copias comercializadas por la marca Pegaso Models, pertenecientes a una edición especial para coleccionistas producida dentro de la serie «Fantasy World». Su referencia es FW-001 y, según tengo entendido, dicha edición ya está agotada.

Al abrir la caja del kit, además de un croquis que nos muestra el despiece de la figura y la forma correcta de montarla, nos encontramos con una ilustración firmada por su autor, Simone Bianchi. En ella podemos ver el dibujo original a partir del cual Andrea Jula y Luca Marchetti modelaron esta figura.

El kit en sí consta de veintiuna piezas, de las que catorce están fabricadas en resina de excelente calidad y las siete restantes en metal, también sin defectos. Aunque en la caja se sindica que la escala de la figura es 200 mm, una vez montado el conjunto llega a medir 350 mm.

Estas piezas encajan bastante bien entre sí, aunque esto no nos evitará el tener que usar masilla en algunas ocasiones. Además, la superficie de la resina es suave y uniforme, casi sin poros ni rebabas, y el metal apenas necesita un poco de lija fina y un ligero lavado para quedar perfecto. Ni qué decir tiene que todas estas excelencias tienen un precio: «su precio». Pero bueno... ¿ qué le vamos a hacer?. Cuando ví esta figura en uno de los stands instalados en el pasado Show CMEAG 2002 y pude observarla de cerca, decidí darme un homenaje y regalármela para Navidad.

PREPARACIÓN Y MONTAJE

En primer lugar elimino las rebabas con cuchilla y lija. A continuación, con masilla plástica de Vallejo procedo a tapar algunos poros e imperfecciones y con un suave lijado

fotos de Rodrigo Hernández Cabos

igualo las superficies. Si no os gusta este tipo de masilla, podéis usar *putty* diluido con acetona (la masilla de Vallejo se diluye con agua). El paso siguiente es el montaje de la mayor parte de la figura, usando para ello cianoacrilato. Primero se pega la cabeza al tronco para, posteriormente, añadir la pierna derecha (que viene completa) y el brazo derecho con su correspondiente mano. Con un pincel y acetona se repasan las uniones, ya que la acetona diluye este tipo de pegamento y hará el mismo efecto que si usáramos masilla.

Unimos el empedrado del suelo con la bola de fuego sobre la que va apoyada la figura, poniendo especial cuidado en que dicha bola no se incline hacia ningún lado, pues esto afectaría al resultado final. Se puede usar para ello pegamento de dos componentes, ya que al secar lentamente nos permite corregir la posición.

A continuación pasé a montar el dragón de fuego que envuelve la parte superior de la figura. Está formado por tres piezas que deben encajar entre sí de forma casi circular y, además, ajustarse a la figura en la parte trasera y delantera de la cadera derecha y en la muñeca derecha también. Para ello lo mejor es unir dos de las tres piezas que forman dicho dragón y dejar la otra como pieza móvil que nos permita buscar el encaje con la figura femenina. Unimos con cianoacrilato la cabeza del dragón con la pieza que debe ajustarse a la parte trasera de la cadera derecha, repasando con acetona o enmasillando. La pieza dejada como «movible» es la que debe ajustarse con las otras dos a la altura de la muñeca derecha.

Seguidamente colocamos todas las piezas sobre la figura en la posición que deberían tener, sujetándolas con gomillas elásticas, cinta adhesiva o algún cordón para que queden lo más fijas que sea posible. Luego, y con pegamento de dos componentes, pego la pieza móvil a las otras dos intentando que ajusten y sujetándolas en esa posición hasta que el pegamento fragüe, poniendo cuidado de que no quede unida a la mano derecha de la figura. Llegados a este punto ya tenemos el dragón ajustado a la figura femenina, pero tenemos que corregir esta última unión porque, como ya hemos visto, las piezas no encajan demasiado bien. Para ello quitamos las gomillas y con cuchilla, lima y lija eliminamos lo que sobra. Después con masilla de dos componentes (en esta ocasión Andrea Sculp) reconstruimos la

pegaso models, 200mm

boca del dragón y modelamos los detalles procurando que tengan continuidad.

Una vez terminada la reconstrucción, volvemos a colocar el dragón sobre la figura y vemos si necesitamos nuevos ajustes en la zona de la cadera. En mi caso y aunque encajaba bastante bien, había algunos puntos en los que se veía un poco de holgura. Esto no hubiese tenido la menor importancia si yo hubiese querido pegar y enmasillar estas piezas antes de pintar. Pero no era el caso. Como ya dije antes, para tener acceso a todas las zonas, debía pintar antes de pegar y enmasillar. Esto me obligaba a intentar conseguir que dragón y figura encajasen a la perfección, ya que enmasillar y modelar detalles una vez terminada la fase de pintura podría estropearla. Pero... ¿cómo hacer el relleno de huecos y posterior modelado de pequeños detalles sin que dragón y figura quedasen unidos por la masilla?

Se me ocurrió que podía evitar esta unión si usaba como protección mascarilla líquida (Maskol) en una de las dos piezas, y así lo hice. Enmascaré la parte derecha de la cadera por detrás y por delante. Una vez seco el Maskol, coloqué el dragón en su posición y lo sujeté con las gomillas elásticas. Después, con masilla de dos componentes, rellené los huecos y modelé los detalles (como es lógico, la masilla quedó adherida al dragón solamente ya que esta parte no estaba protegida con Maskol). Una vez seca la masilla quité las gomas, separé el dragón y retiré la mascarilla que protegía la figura. Ahora sólo quedaba comprobar el resultado: las partes encajaban a la perfección, sin holguras.

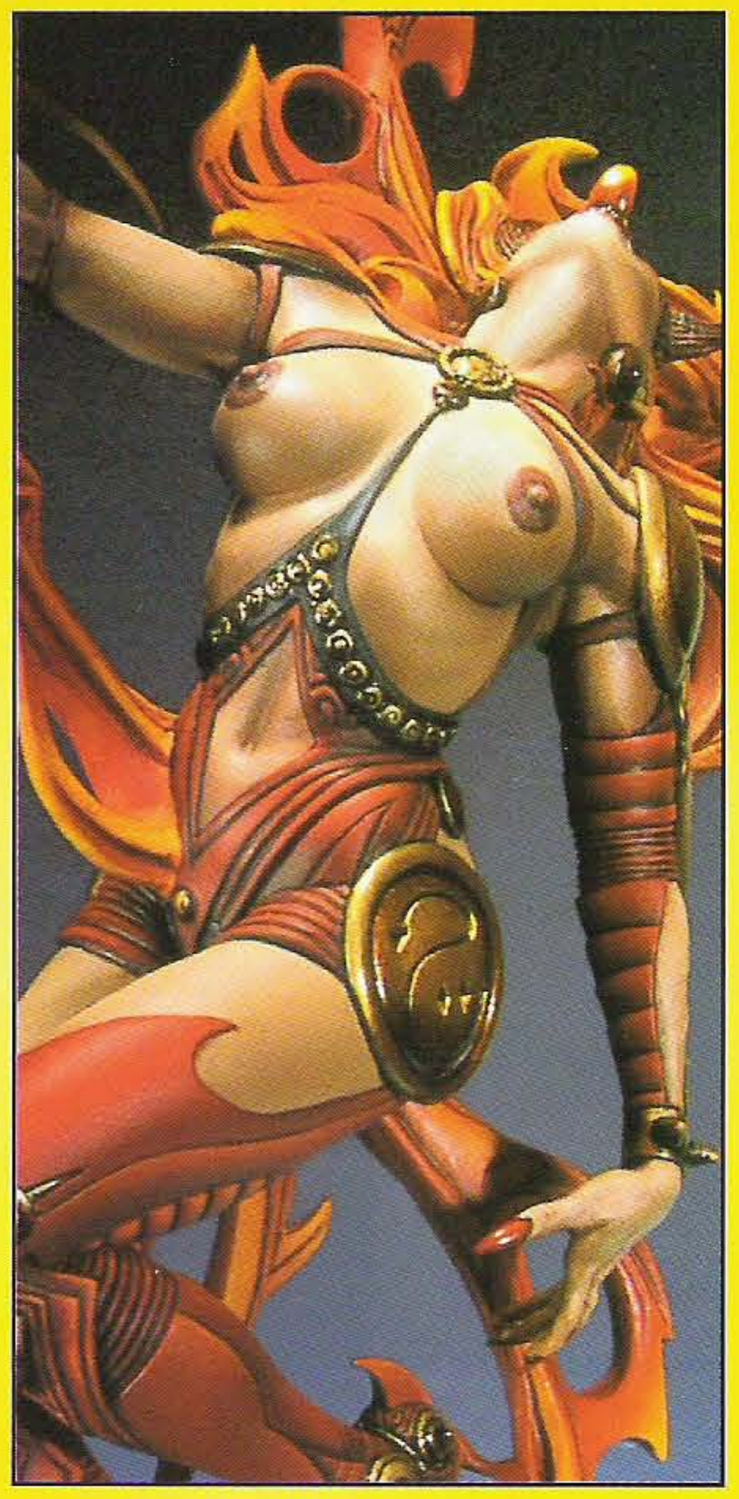
Además, seguí este método para evitar que al unir la pierna izquierda al tronco quedase un hueco exagerado que hubiese tenido que enmasillar después de pintada la figura. Lo mismo ocurre con las llamas que surgen de la bola a los pies de la figura.

Llegados a este punto, lo único que nos queda de este montaje por partes es pegar por un lado brazo y mano izquierdos entre sí, y por el otro todas las piezas de metal en su lugar correspondiente (excepto la lengua, que la pintaremos y pegaremos al final).

Para poder manejar bien la figura mientras pintamos es conveniente pegarla a la bola de fuego que, junto con el empedrado del suelo, forman la base del conjunto. Así podemos sujetarla por esta zona sin que la pintura se deteriore. Tenemos que tener en cuenta que la figura y la base tienen que estar en la misma línea vertical, y esto no podemos conseguirlo sin una visión de conjunto. Para ello hacemos un montaje provisional de todas las piezas que hemos pegado por separado.

Cogemos de nuevo las gomillas y demás y sujetamos todas las piezas en su sitio. Para pegar la figura a la base usamos pegamento de dos componentes por si tenemos que corregir la posición buscando, como hemos dicho, la verticalidad y el equilibrio de la maqueta. Una vez seco el pegamento, volvemos a desmontarlo todo y enmasillamos esta unión con masilla de dos componentes, ya que nos queda un hueco entre las dos partes pegadas. Tenemos montada la mayor parte de la maqueta, excepto el dragón, el brazo izquierdo, la pierna izquierda y las llamas de fuego de la bola. A estas partes, que aún no hemos pegado a la figura porque vamos a pintarlas antes de montarlas, les insertamos un trozo de varilla de plástico para poder manejarlas bien.

Una vez que hayamos lavado todas las partes del kit, y después de aplicar una capa de imprimación para detectar algún defecto que pudiéramos no haber visto, pasamos a pintar.



PROCESO DE PINTURA

Para decorar una figura a esta escala prefiero usar el aerógrafo, aunque siempre es necesario terminar algunos detalles a pincel. He usado acrílicos Vallejo de la gama «Model Air» tanto para el aerógrafo como para pincel; esmaltes de Humbrol para los metales y tintas de Citadel, así como algunos tonos de la gama «Model Color» (ver cuadro de colores).

En primer lugar pintamos la piel de la figura usando como color base una mezcla de blanco, amarillo y marrón rojizo (Model Air). La proporción entre uno y otro dependerá del tono de piel que queramos conseguir. Yo empiezo con una cantidad generosa de blanco y le voy añadiendo los otros hasta que doy con el color que busco. Para las luces, vamos añadiendo blanco y un poco de amarillo al color base y para las sombras más marrón rojizo. Aplicamos tres o cuatro subidas de luz pero no en todas las zonas que pudieran verse más iluminadas, sino que las últimas luces las damos sólo en sitios muy puntuales. Con las sombras hacemos lo mismo pero, evidentemente, en las zonas que reciben menos luz. Con esto conseguiremos acentuar más los volúmenes.

Usamos el aerógrafo para las superficies más extensas y los detalles los terminamos a pincel: cara, manos y pechos. Terminamos la piel con una o dos manos de barniz satinado a aerógrafo (Model Air). Los toques de barniz brillante los dejamos para el final ya que, como vamos a proteger la piel con Maskol, si aplicamos este barniz antes de la mascarilla líquida perderá brillo.

Antes de proteger todas las zonas de piel, vamos a hacer algo que nos evitará las complicaciones de tener que perfilar entre dos zonas, sin pasarnos en ninguna de las dos. Por ejemplo, en las áreas de contacto de la armadura roja con la piel, vamos a delimitarlas con una línea fina de marrón rojizo a pincel. Pondremos especial cuidado en no pasarnos, pero no nos deberá importar que esto ocurra en las zonas que posteriormente pintaremos de color rojo. Aplicamos una generosa capa de Maskol sobre las zonas de piel y, como es normal, cubriremos parte de esa línea de color marrón que nos sirve como límite de ambas zonas. Cuando posteriormente pintemos en rojo y después quitemos la mascarilla, veremos que la línea que nos queda entre armadura y piel, en color marrón, es muy fina y habremos conseguido un perfilado muy suave y poco agresivo.

Con la piel totalmente protegida por el Maskol, pasamos a pintar el pelo. El tono base es el escarlata de Model Air, dando dos o tres capas con el aerógrafo. Para las luces aplico escarlata con amarillo e incluso amarillo puro, y para las sombras mezclamos rojo y marrón rojizo. Esto en cuanto a los volúmenes generales. Después usamos el pincel para definir los mechones uno a uno: pintaremos a veces con tinta color carne, naranja, rojo e incluso azul, y a veces con pintura de color marrón, escarlata, amarillo y azul. Los tonos en azul, tanto en tinta como en acrílicos, nos darán variedad cromática y profundidad en las zonas más oscuras y, si no insistimos mucho, el azul no llegará a apreciarse como tal.

Tanto el dragón de fuego como las llamas que parten de la base y recorren toda la figura están pintados siguiendo el mismo esquema:

COLORES UTILIZADOS

Acrílicos «Model Air» de Vallejo: Blanco 001; amarillo 002; escarlata 003; azul 004; marrón rojizo 039; azul gris oscuro 054; negro 057; barniz brillante 058; barniz satinado 060.

Acrílicos «Model Color» de Vallejo: Amarillo mate 953; gris piedra 884; pátina negra 855; masilla plástica 400.

Esmaltes de Humbrol: Oro 16; marrón 10.

Tintas de Citadel: Rojo; azul; carne; naranja; negro.

volúmenes generales con aerógrafo y detalles a pincel, con los mismos colores antes indicados.

Damos un par de capas de barniz satinado a aerógrafo y cuando esté seco, pasamos a enmascarar las zonas que puedan verse afectadas por el paso siguiente.

Para pintar la armadura roja que cubre las piernas y el brazo izquierdo, así como el body rojo que cubre parte del cuerpo, usamos los mismos colores que hasta ahora. Variando la proporción entre unos y otros y enmascarando por zonas conseguimos evitar la monotonía en los colores. Por ejemplo, en la parte de la armadura que cubre los muslos, podemos apreciar varias zonas de corte en la resina. Para diferenciar unas de otras haremos lo siguiente: primero una o dos capas de escarlata, después iluminamos con amarillo y sombreamos con escarlata oscurecido con marrón rojizo para los volúmenes generales. Una vez hecho esto, enmascaramos con Maskol la parte superior del corte en la resina (perfilando con cuidado), y después en esa misma zona de corte aerografiamos amarillo puro. Retiramos el Maskol y podremos ver cómo las dos zonas de corte de la armadura están perfectamente delimitadas, ya que sólo la parte de debajo tiene una delgada línea de color amarillo que la separa de la de arriba. Esto también lo hacemos en la parte de la armadura que va de las pantorrillas a los tobillos y nos quedará una línea difusa en color amarillo, a lo largo de toda la línea de corte de las distintas zonas de dicha armadura.

El material que cubre las rodillas y la parte de detrás de los muslos lo pintamos todo a pincel: escarlata puro para el color base, amarillo para las luces y marrón rojizo para las sombras. La parte más profunda de los pliegues del material se perfila en color azul.

El body está pintado con una base escarlata a aerógrafo y terminado a pincel. Las partes que simulan cuero negro están pintadas a pincel, y para los zapatos el método no cambia. Terminamos aerografiando barniz satinado en una o dos capas.

Llegados a este punto, retiramos con cuidado las mascarillas que protegen nuestra figura. Despegamos los bordes con suavidad y la vamos enrollando sobre si misma. Si intentamos quitarla tirando, la

pintura que está sobre ella (al ser menos flexible) se fragmentará, se despegará y se nos adherirá en otras zonas de la figura, pudiendo estropear nuestro trabajo. Si esto pasara, con un pincel impregnado en «Mr.Thinner» de Humbrol intentaremos diluir esos pequeños fragmentos de pintura, y recogeremos el exceso con otro pincel seco sin insistir demasiado. Podemos hacer esto varias veces dejando secar entre una vez y otra, no tocando esa zona con los dedos mientras no esté seca. Siempre que he hecho esto, ha sido sobre superficies barnizadas con Vallejo. No sé el resultado que puede dar con otros barnices.

Para pintar los metales, como es evidente, debemos proteger de nuevo nuestra figura, ya que también vamos a usar el aerógrafo. Esta vez no será necesario cubrirla entera con Maskol, sólo las partes que pudieran verse afectadas por la pintura metálica como son las zonas de corte entre materiales. El resto de la figura se proteje con plásticos o papel.

El color dorado de las piezas metálicas es de Humbrol, diluyéndolo al 50% con el disolvente de la misma marca. En este caso, yo no apliqué negro ni ningún otro color base. Para el sombreado mezclamos el color anterior con el marrón de Humbrol, también diluido al 50%, hasta obtener el tono que nos parezca más apropiado para este fin. Ambos colores son brillantes, con lo cual el color oro no perderá su brillo. Dejamos secar 24 horas entre aplicaciones y antes de realizar el paso siguiente. Para acentuar las sombras, cargamos el aerógrafo esta vez con tinta negra diluida con agua, e insistimos en las zonas que reciben menos luz. Debemos tener mucho cuidado, pues la mezcla es muy líquida y podrían formarse «patas de araña». Después hacemos lo mismo con tinta color carne, ya que el resultado anterior queda demasiado frío. El usar tintas para sombrear los metales hace que, al ser éstas transparentes y con acabado brillante, podamos seguir viendo el pigmento metálico que hay debajo, cosa que no hubiésemos conseguido al seguir añadiendo pintura marrón al color oro.

En algunas zonas de las partes que van pintadas en metal damos ligeras pinceladas con tinta roja, pero no en todas. Esto hará que parezca que la armadura roja se refleja en el metal. Perfilamos los detalles con una mezcla de tinta negra y color carne. Una vez está todo seco damos un par de manos de barniz brillante de Vallejo (Model Air) con el aerógrafo y luego quitamos la protección.

Aunque toda la figura (excepto las partes pintadas en tonos metálicos) está protegida con barniz satinado, hay zonas en las que puntualmente usaremos barniz brillante: los tacones y plataformas de los zapatos, las uñas, los labios, la lengua, los dientes y los ojos (también en el dragón). Estos toques de barniz brillante los daremos al final, nunca antes de enmascarar, ya que el Maskol se come el brillo tanto del barniz como de la pintura si esta lo tiene. Ese es uno de los motivos por los que los tonos metálicos los aplicamos casi al final, para que no pierdan brillo. Todavía nos queda por pintar la base de la figura. La bola la pintaremos de la siguiente forma: con aerógrafo el color amarillo, el borde de las placas oscuras con pincel y tintas de color rojo y naranja en forma de aguadas, y el centro de dichas placas a pincel seco, primero con marrón rojizo y posteriormente con negro (cuanto más hacia el centro de cada placa, más oscuro).

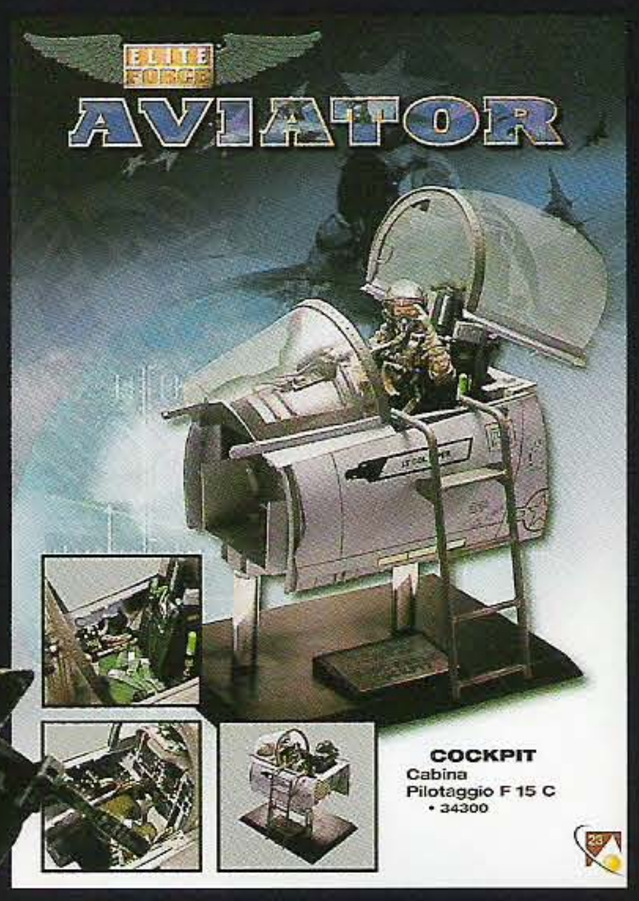
Al empedrado del suelo le aerografiamos dos capas de azul gris oscuro (Model Air). El resto lo hacemos a pincel. Aplicamos aguadas con pátina negra y pincel seco en gris piedra (ambos de Model Color). Para simular la lava entre las piedras, usé amarillo mate dado a pincel por ser más cubriente que el amarillo para aerógrafo. Posteriormente pinté con tinta naranja sobre este color y además, con los mismos colores insistí en zonas que pudiesen estar más iluminadas, como pueden ser los bordes de las piedras que están mas cerca de la bola de fuego. Como la tinta quedará más brillante que la pintura, es conveniente dar uniformidad al conjunto barnizando en satinado.

Antes de terminar con la base, mejoramos el conjunto añadiéndole los salpicones de lava que surgen del suelo. El kit no los trae, pero los haremos usando plástico transparente estirado y moldeado con calor. Usaremos este tipo de plástico porque, al pintarlo a pincel con el amarillo de Vallejo para aerógrafo y con tinta naranja, nos va a quedar un poco translúcido. Esto hará que dichos colores queden más intensos.

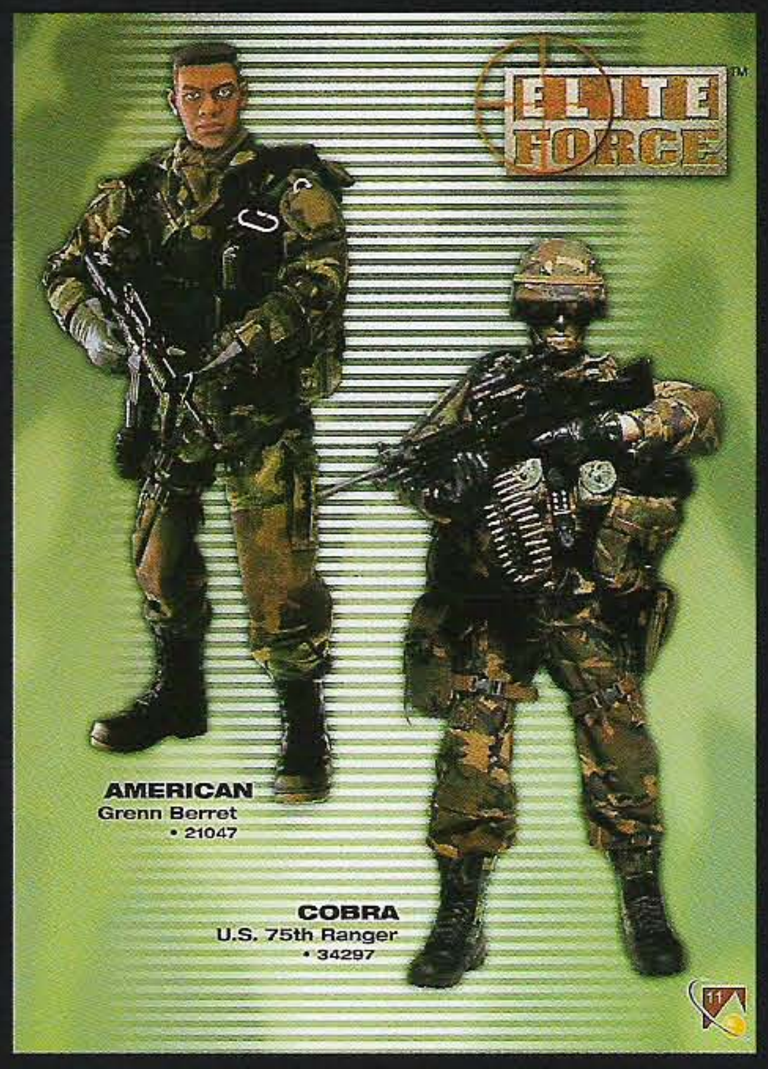
Como final, sólo nos queda pegar brazo y pierna izquierdos en su lugar, así como el dragón y las llamas que hay a los pies de la figura en la parte superior de la bola. Buscamos una peana adecuada y fijamos la maqueta en ella. Yo escogí una de forma circular porque me pareció que quedaría más armoniosa. Aunque me he extendido mucho, espero que el contenido os resulte interesante y que os pueda servir de ayuda, tanto si decidís montar y pintar esta maqueta como si elegís cualquier otra parecida.

Soldados en Acción

ELITE FORCE

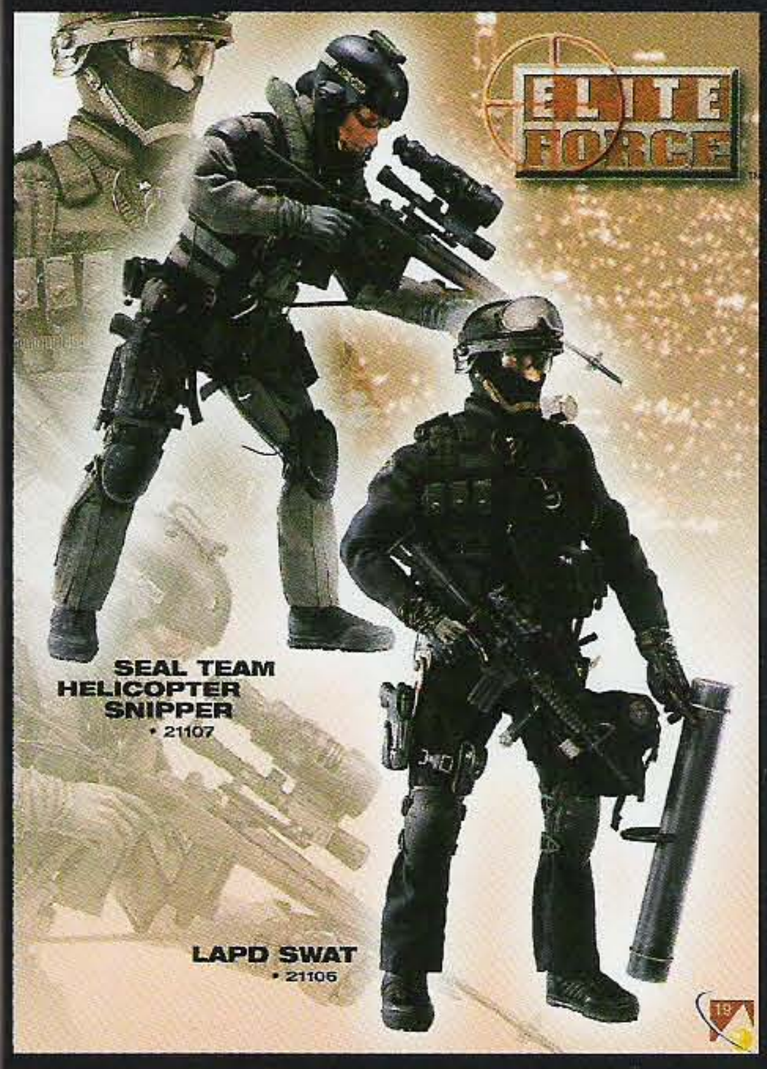


COCKPIT
Cabina
Pilotaggio F 15 C
• 34300



AMERICAN
Grenn Berret
• 21047

COBRA
U.S. 75th Ranger
• 34297



SEAL TEAM HELICOPTER SNIPPER
• 21107

LAPD SWAT
• 21106

FIGURAS DE ACCION Y ACCESORIOS A ESCALA 1/6

Distribuidor para España de: **ACADEMY - AMT/ERTL - BBI - BRITAIN - COLLECTION ARMOUR - CORGI - CMK - ELITE FORCE - ERTL - FRANKLIN MINT - KATO - KYOSHO - MINICRAFT - MOLAK - MPM - NOCH - NOSTALGIE - PROEDGE - PROSLOT - ROCO - ROCO MINITANKS - SCHABAK - SOLDAT - SQUADRON SIGNAL - UNIMAX - UNIVERSAL HOBBIES - VITESSE - ZAHN**

Soldat

SOLDAT, S.L.: **c/ Murcia 67, Pol. Industrial Can Calderón - 08830 Sant Boi de Llobregat (Barcelona)**
Tel.: **936 547 141** - Fax: **936 547 084**
Web: www.soldat.es **E-mail: soldat@soldat.es**

AEHM
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES E IMPORTADORES DE ARTÍCULOS DE HOBBY Y MODELISMO.

EurOmilitaire 2003

(O las tribulaciones de cinco europeos en Europa)

por Sara Sánchez-Rivas fotos de Rodrigo Hernández Cabos

Mal íbamos, mal íbamos... un año para preparar el viaje, la reserva del hotel de Folkestone confirmada desde el mes de abril, los hoteles de Francia confirmados desde el mes de julio y todo preparado o eso creía yo... mal íbamos.

Clase 14, medalla de plata: Coles Crane, **de Luke Davis.**

A veces, tiene uno la sensación de que algo va a ir mal, es un malestar indefinible, un presagio... la «troupe» de Acción Press ha realizado incontables viajes, a veces en condiciones cuanto menos curiosas, desafiando siempre al tiempo y al espacio para estar allí donde se celebran encuentros modelísticos de renombre y nunca ha sucedido nada pero esta vez... Lean y juzguen.

Viajar hasta Folkestone supone siempre una media de cuatro días de furgoneta y por ello hay que prever un número de conductores que en ningún caso debe ser inferior a dos. Este año se habían previsto tres conductores y todos además sabían hablar inglés, dio igual. Uno de ellos se lesionó a finales del mes de junio y no parecía que fuera a estar en condiciones de conducir en el mes de septiembre. Se podía arreglar. En principio había reservado por todas partes una plaza hotelera adicional, con lo que podían viajar tres conductores, un intérprete y el Jefe (eso equivale a dos fotógrafos y una persona para llevarles las piezas, una persona para ocuparse de la caja y un intérprete). A última hora todo fueron prisas pero revistas, libros y monográficos estuvieron a tiempo y no parecía que nada pudiera enturbiar tan esperado viaje.

No podía quitarme la sensación de que algo iba mal... salimos tarde, aunque no demasiado en comparación con otras ocasiones, hacía un calor horroroso y teníamos que pasar París esa misma noche (alrededor de París existe una carretera de circunvalación denominada «periférica exterior», para aquellos que no hayan visitado Francia, recomendamos circunvalar París entre las 22'00 y las 06'00 horas), lo cual supone unas 16 horas de viaje. Una vez pasado el límite de 13 horas en coche, no se sienten las piernas y la razón se nubla con facilidad. Considerando todos estos datos recomendamos efectuar dos paradas, una para comer y otra para cenar.

A la hora de comer todavía pisábamos suelo español y por lo tanto cualquier área de servicio «servía» a nuestros propósitos, pero la hora de la cena ya era otro cantar. Nos guste o no, hay que adecuarse a las costumbres del país y por ello tener en cuenta que después de las diez de la noche resulta harto difícil encontrar un área de servicio abierta en Francia, y las que están abiertas no tienen cafetería. Con esos pensamientos nos acercábamos a Bilbao a eso de las 19'00 horas del día de autos. Y así fue como todo empezó... Habíamos pasado Bilbao en multitud de ocasiones y nunca nos había sucedido; esta vez no sólo no tomamos el desvío adecuado sino que nos metimos de lleno

Clase 13, BA-64B alemán,
de Juan C. Larumbe Zubiría.

Los largos meses de canícula habían hecho estragos. Seguimos esas carreteras maravillosamente rectas durante horas sin saber que estábamos cada vez más cerca de nuestro destino. A la caída del sol y habiendo recogido un cierto número de resguardos en la autopista empecé como es mi costumbre a recordar a mis compañeros de viaje que pisábamos suelo galo y que había que pensar en cenar. Decidimos pasar Orléans y en vano buscamos un área con servicio de cafetería. A las diez estaban ya todas cerradas a cal y canto. Por los pelos nos metimos en una y casi nos envenenamos con algo denominado «andouillette» (tripas). Y una vez más tuve el presagio de la desgracia que nos acechaba.

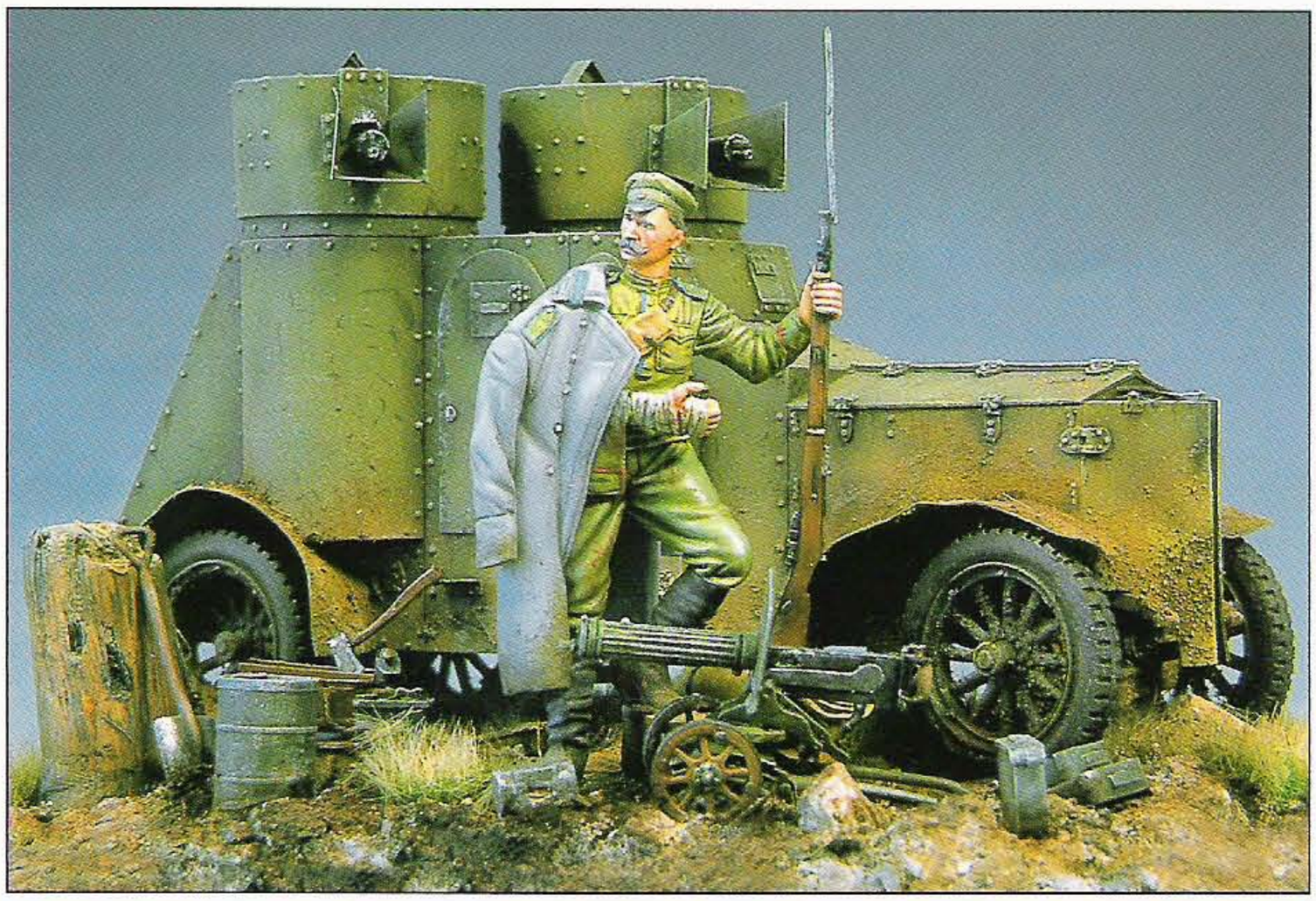
en la ciudad, en total un retraso de 1 hora 20 minutos, eso sí, pudimos ver la silueta del Gugenheim. Una vez fuera del casco urbano volvimos a coger la carretera y pusimos rumbo a la frontera gala...

SEGUNDA ETAPA

Una vez pasada la frontera (a pesar de la libre circulación de personas y capitales, aconsejamos a nuestros lectores no pisar el acelerador al pasarla) la carretera se ensancha y los teléfonos móviles pierden poco a poco la cobertura, a ambos lados de la vía un cartel que traducido toscamente reza «Usted rueda sobre las autopistas del Sur de la Francia» y la campiña francesa uniformemente verde, salvo este año.

Clase 14, medalla de bronce:
Bergepanther (escala 1/72),
de Ricardo Ruiz Gómez.

Clase 13, medalla de bronce: Bgbv 81 «Tracy Lord», **de Markus Eriksson.**



Clase 15: Autoblindo Lancia (1917), **de J. Triamtaphylidés.**

Con el repugnante sabor de la «andouillette» en la boca, salimos del área de servicio y nos subimos en la furgoneta, cambiamos de conductor y ocupé el sitio del copiloto, no eran más que las 23'20 pero todavía nos quedaba un buen trecho que recorrer y a las 23'35 recostada en el asiento delantero tuve la sensación de que alguien me estaba tomando el pelo. Para mí, era como si nos deslizásemos a un lado y a otro de la autopista, en ningún momento pensé que pudiéramos sufrir daño alguno, era algo que se iba a acabar y punto. Y así sucedió, tras chocar varias veces con ambos lados de la carretera, nos paramos.

Salimos de la furgoneta sin demasiados problemas y tras poner los preceptivos triángulos intentamos evaluar los daños en mitad de una noche negra como el carbón. Ni un solo coche por la carretera y sin saber cómo podía haber ocurrido. El Jefe y yo con una linterna fuimos hasta un teléfono de socorro y en el camino me dijo: «no he querido decir nada por no asustar a nadie, pero he visto un ramillete de flores funerarias allí donde chocamos la primera vez». Apenas llegamos al teléfono nos dijeron que volviéramos. La policía francesa, alertada por el accidente, ya estaba allí. Fueron muy amables y muy franceses y todo según ellos quedaría resuelto al día siguiente, sólo teníamos que hablar con nuestra compañía de seguros. Habíamos tenido mucha suerte debido fundamentalmente a que viajábamos en un coche francés. Ellos mismos se ocupaban de llamar a un camión para llevar la furgoneta a un garaje y una última mirada del policía francés a una servidora, una sonrisa y la consabida pregunta «¿ Cómo es posible que hable usted tan bien francés?».

Esa noche no había hecho más que empezar. El camión vino y a él nos subimos la furgoneta y los cinco compañeros de infortunio. Una vez tomamos asiento, nuestra primera intención fue abrocharnos el cinturón de seguridad a lo cual el camionero nos espetó «No se rompan la cabeza» (sobran los comentarios),

Clase 13, medalla de oro: Jagdpanzer IV (escala 1/48), **de Alex Clark.**

Clase 13: KV-I Ekranami, **de Jari Lievonen.**

nos llevó hasta el garaje y nos preguntó con absoluto desparpajo cuales eran nuestras intenciones. Obviamente, dormir, y con la mente despejada tomar decisiones más trascendentes. En el pueblo no había camas así que hubo que llamar a un taxista. El mecánico y el taxista, que a las 00'15 horas iba vestido de punta en blanco, se vieron en la obligación de recordarnos que si no llega a ser por el coche francés no lo contábamos, tras lo cual el taxista nos enseñó orgulloso el Mercedes en el que nos iba a llevar, miró a una servidora con ojos tiernos y le formuló la consabida pregunta «¿ Cómo es posible que hable usted tan bien francés?».

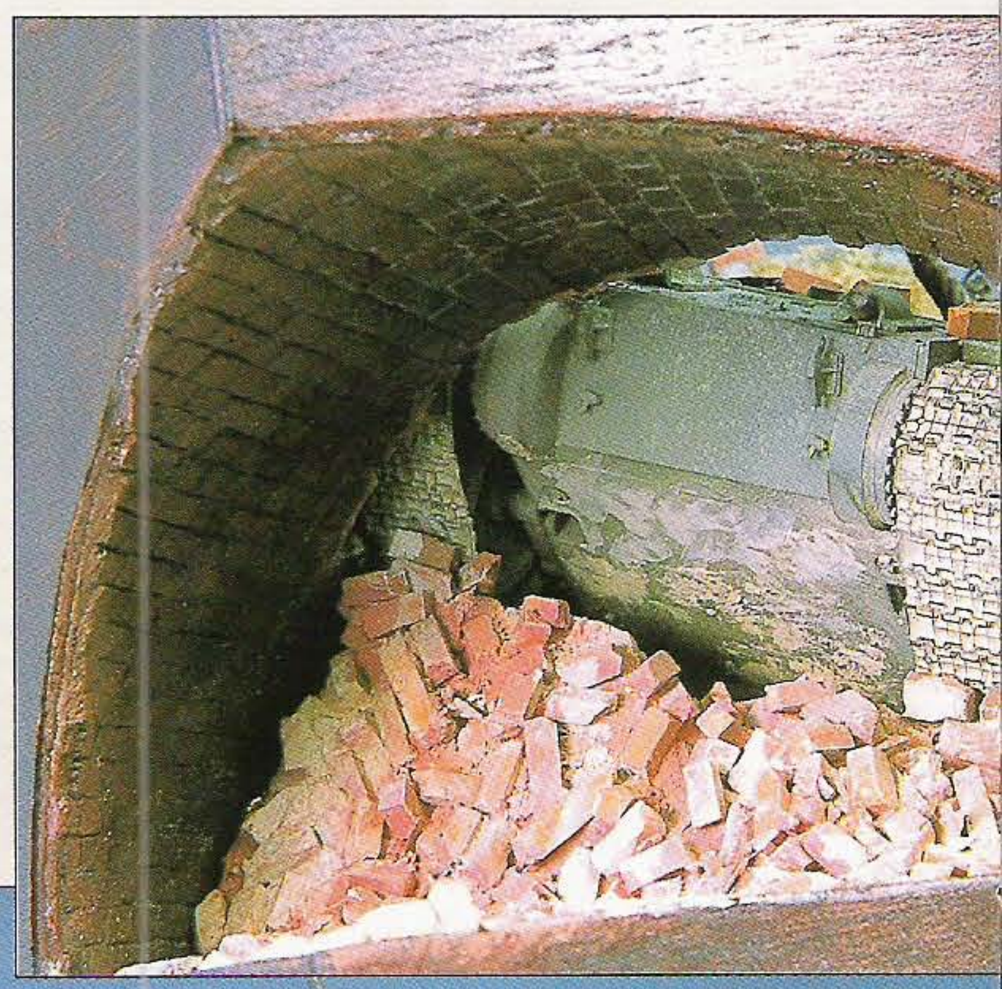
Encontrar un hotel fue un milagro, que la hija de la dueña se dignara abrir la puerta a las 01'32 horas milagro y medio y que hubiera una habitación para cinco personas una quimera. Al día siguiente, más dispuestos, nos encontrábamos sin embargo en mitad de la campiña francesa y seguía quedando un largo trecho hasta Folkestone. El dictamen pericial mecánico no dejaba lugar a dudas: la furgoneta no se movía de donde estaba. Henos allí intentando encontrar un coche lo suficientemente grande, tarea más complicada de lo que pudiera parecer en un principio; se puede alquilar, se puede usar, pero hay que devolverlo al lugar de origen, nada de llevárselo a España y dejarlo en una de las oficinas de la misma compañía sitas en suelo español. Resultado: una o un Renault Espace, gran coche, por dentro igualito que una nave espacial, se pone en 180 kilómetros por hora con sólo apretar un poco el acelerador. Camino de Calais, hubo como es natural que pasar París. El atasco era glorioso. Tardamos lo indecible y pudimos contemplar algún que otro accidente: a un señor se le prendió fuego el motor y a otro se le pinchó una rueda y, cosa curiosa, sufrió un accidente en todo similar al nuestro pero en versión light, al conductor afortunadamente tampoco le sucedió nada.

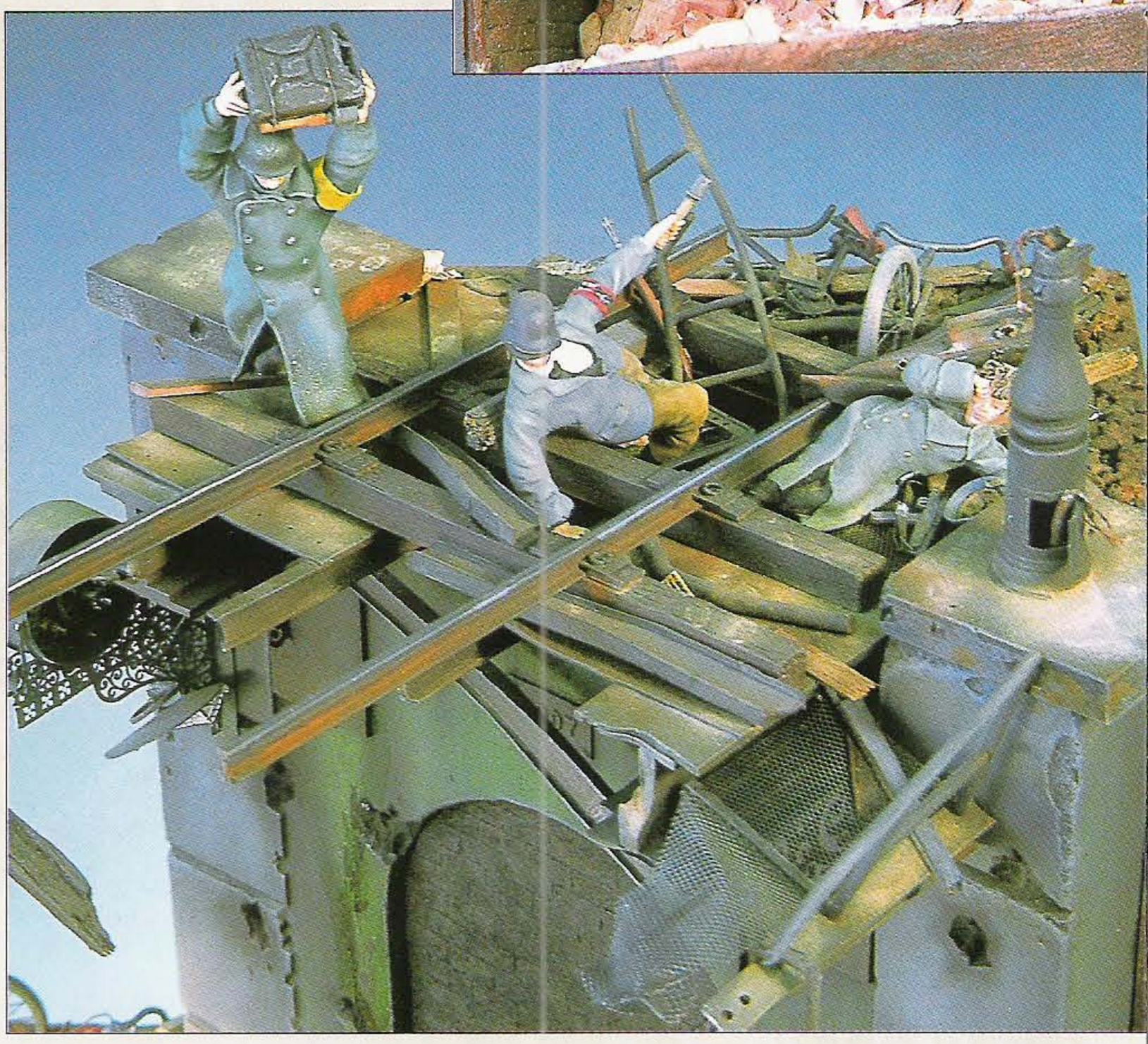
Volábamos más que corríamos para coger el ferry cuando una rueda cruzó la autopista, la esquivamos de milagro y seguimos nuestro camino envueltos en un silencio lleno de frases no dichas. Habíamos llamado a Inglaterra y habíamos avisado a la organización de lo ocurrido. También habíamos llamado al hotel y la dueña nos había asegurado que nos esperaría despierta, todos parecían muy afectados por lo ocurrido. Llegados al puerto de Calais sin otro contratiempo, descubrimos algo curioso aunque predecible: aunque la compañía sea inglesa, si se viaja por la noche es bastante más barato y decidimos tomar nota para el futuro. Y así a las 01'09 del sábado pisábamos suelo inglés. Debo confesar que no me sentí tranquila hasta aquel momento, venían a mi mente frases edulcoradas tales como «la buena vieja Inglaterra, el buen viejo Folkestone». El hotel nos estaba esperando, Folkestone nos había estado esperando y allí estábamos.

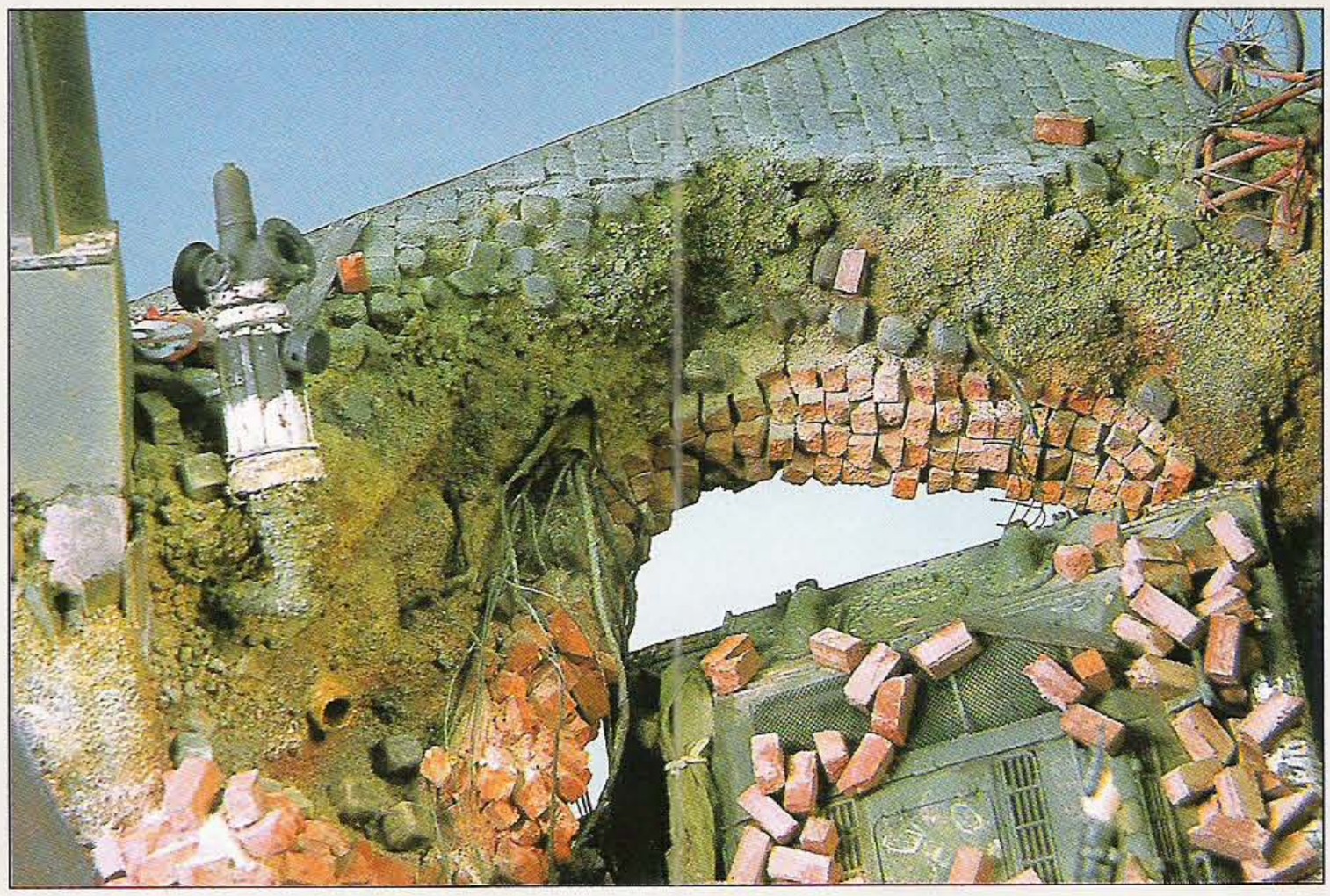
TERCERA ETAPA

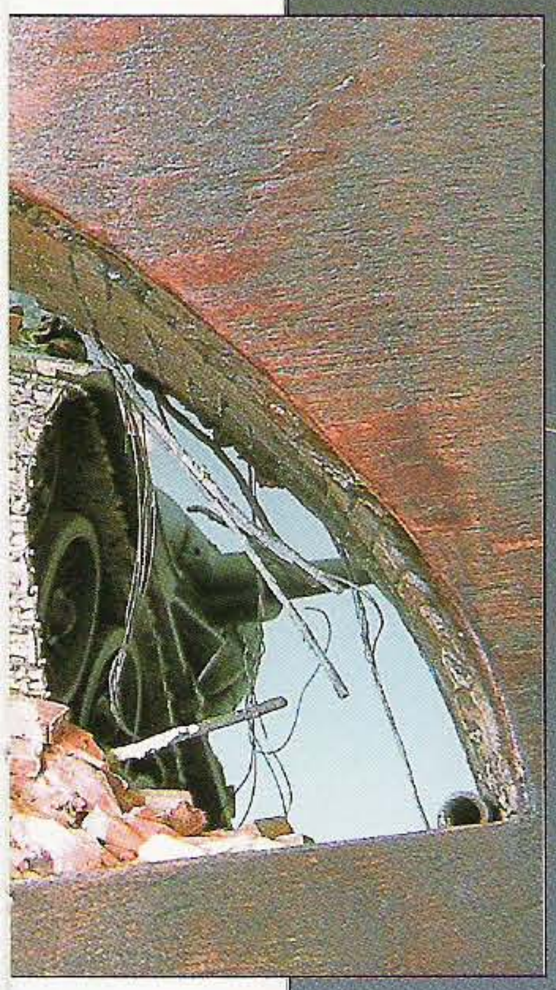
Llenas mi mente y mi alma de cursis consideraciones me apeé del coche y, como un

Clase 15:
T-34,
de Marc De Greef.

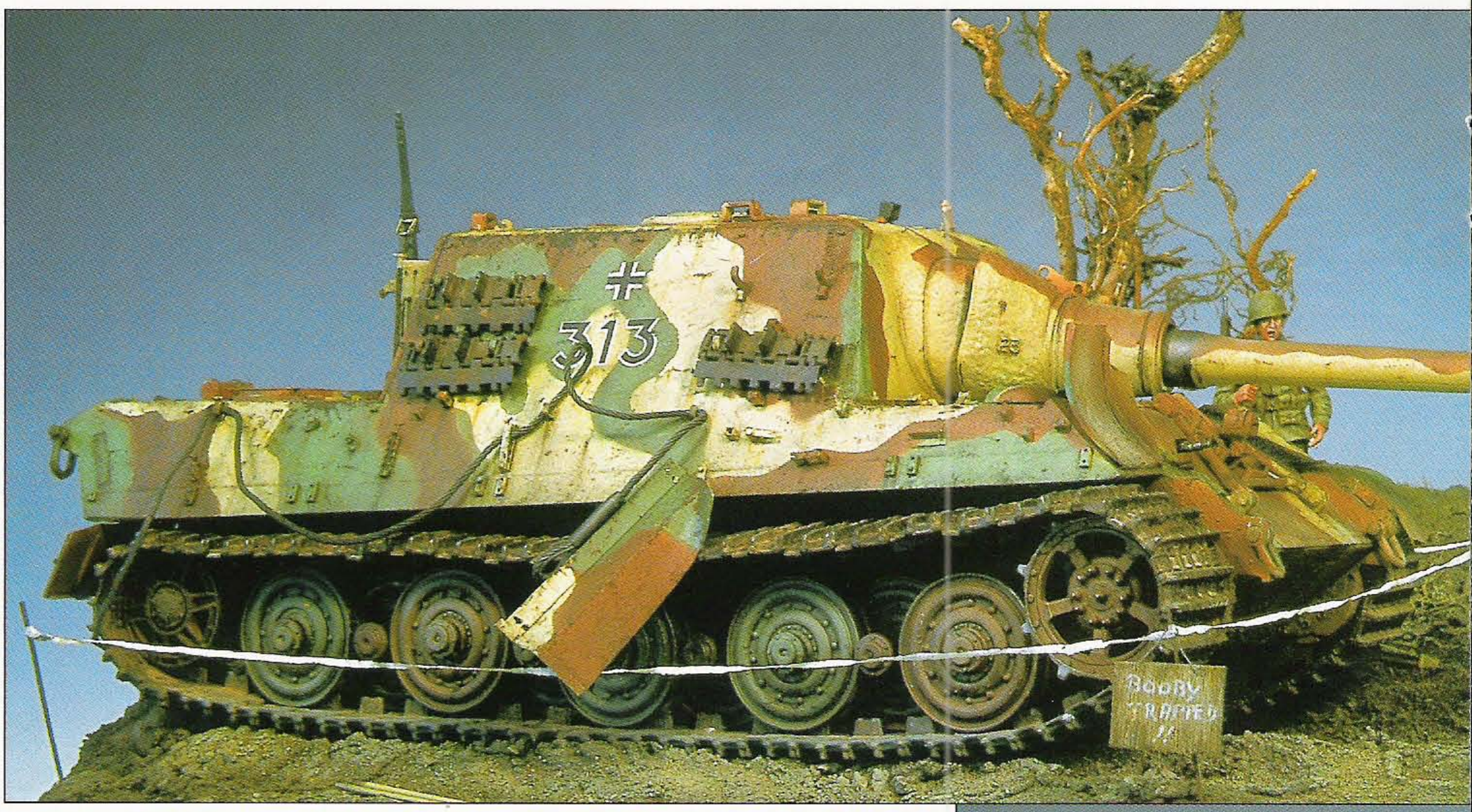








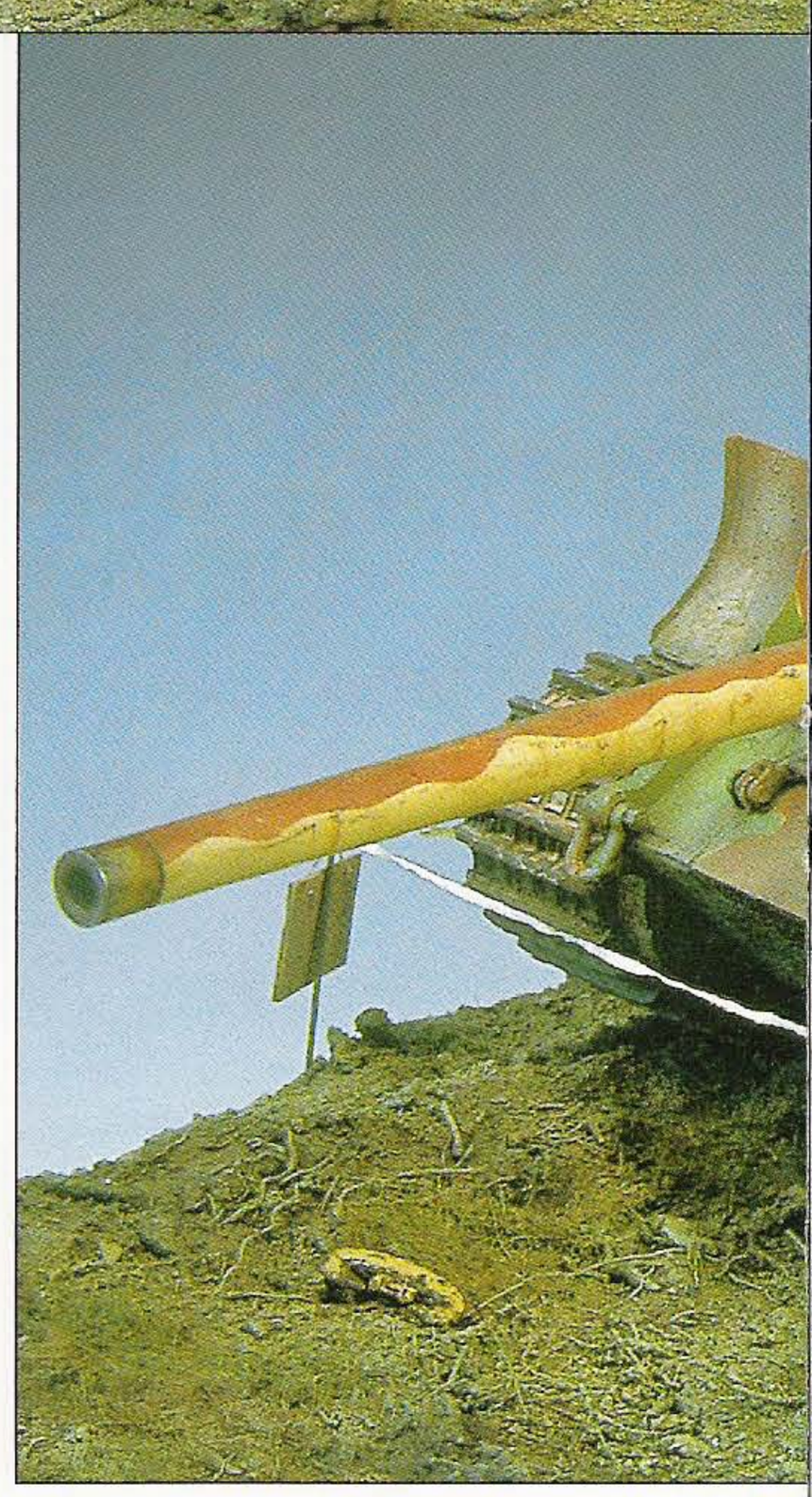
soldado que vuelve del frente, me lancé en brazos de Ann, la imponente y orgullosa propietaria del Rhodesia Hotel, que nos acogió con grandes muestras de alegría y mientras daba gracias por vernos pisar tierra firme e inglesa, nos informaba de nuestras habitaciones y nos preguntaba como de costumbre a qué hora pensábamos desayunar y si queríamos té o café.



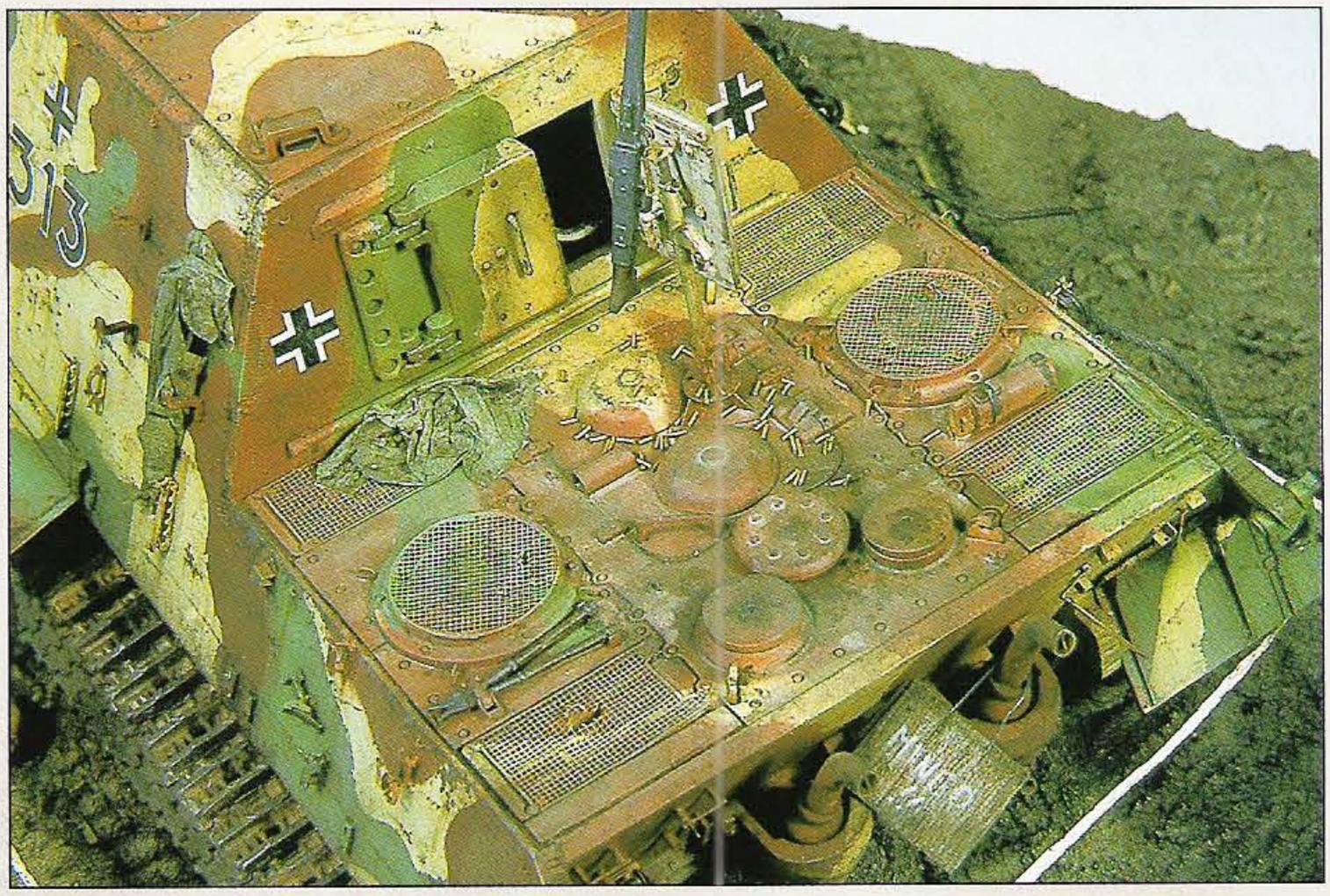
No puede ni debe existir Inglaterra si no existen casas de huéspedes (ghest house) como el Rhodesia Hotel, ni lugares de reposo y veraneo como Folkestone o Bournemouth. No son sino el recuerdo de todo lo inglés. Recomendamos a nuestros lectores una estancia en el Rhodesia Hotel coincidiendo con la feria de modelismo del mes de septiembre, es la única forma de conocer a los ingleses tal y como son. El Hotel se levanta majestuoso a escasos cien metros del Leas, el salón de baile donde se celebra Euromilitaire. Una vez se traspasa la puerta, estamos en suelo inglés pero con alguna que otra ventaja nada desdeñable. La propietaria vivió durante muchísimos años en Madrid, por lo que habla perfectamente nuestro idioma, y además está casada con un español. Las habitaciones aunque vetustas son de muy agradables proporciones y las vistas se nos antojan inmejorables. El precio está acorde con las condiciones ofrecidas y permite hacer una incursión en suelo inglés sin por ello verse obligado a pedir un préstamo (para aquellos que nunca hayan estado en Inglaterra, recordamos que probablemente se trate del país más caro de Europa). Por la mañana ofrece el consabido «bed & breakfast», aderezado en este caso con medio tomate natural al horno y medio pomelo para el que así lo desee.

Fuera del hotel las gaviotas vuelan libres y agresivas por todo el paseo marítimo. Una vez que nos acostumbramos, sus chillidos se pierden en el viento y apenas si reparamos en ellas. El aire es fresco y húmedo en el mes de septiembre y por ello aconsejamos no olvidar chubasqueros ni jerseys. Este año, sin embargo, los calores estivales dejaban ver menos verdor, la canícula se había atrevido, muy debilitada eso sí, con las agrestes tierras de la fiera Albión. Ese año una vez más entramos en el Leas Cliff Hall saludando a unos y a otros y dejándonos mimar. El stand propiamente dicho en realidad no es tal; se trata de una mesa en la que con mayor o menor gracia tiene uno que disponer en abanico o apilar las diferentes publicaciones. En este fatídico viaje nos habíamos visto obligados a dejar parte de la carga en la furgoneta y por ello nuestra mesa lucía menos abarrotada. Como tantas otras veces, lo primero es hacer el paseíllo, saludar a unos y a otros y en esta ocasión explicar lo ocurrido en varios idiomas a toda suerte de personas preocupadas. En esta edición del concurso se han visto menos marcas, más revistas y un menor número de asistentes pero el color local seguía ahí, inmutable, porque aunque separados del continente sólo por una estrecha franja de mar, los habitantes del condado de Kent, son británicos.

Pese a la habitual y nutrida afluencia de franceses (este año no tantos franceses y sí bastantes españoles), Euromilitaire sigue siendo una feria muy inglesa. El recinto en que se celebra la feria es único. Se trata de un salón de baile en el que dos semanas antes del concurso de modelismo estático se reúnen los imitadores de Elvis Presley. Suelen quedar carteles pegados a las paredes que rememoran año tras año tan sonado evento y en los pubs de la localidad, pequeños clones de negro tupé amenizan a los asistentes con canciones que hacen derramar más de una lágrima. Por delante de las mesas, que no stands, puestas unas tras otras en largas hileras, evolucionan personajes ataviados con los disfraces más variopintos (la guerra de secesión, soldados alemanes de la segunda guerra mundial, los del Mayflower...). Una vez que se obvia la indumentaria, se puede departir alegremente con ellos sobre las últimas novedades editoriales, renovar oportunamente subscripciones y dar curso a reclamaciones



varias. Folkestone no sería lo que es sin la aventura de ir al baño del Leas. Salir por entre las mesas-stands, pedir disculpas siempre con el alma en vilo por la estrechez del camino y por la no remota posibilidad de que carísimas miniaturas acaben despachurradas y quede mermado su encanto y su precio de venta al público.



Clase 13, medalla de plata: Jagdtiger (3.s.Pz.Abt.653), **de Bernhard Lustig.**

Clase 13:
Marder III Ausf.M,
de Tony Cantora.

Aunque recomendamos a nuestros lectores aceptar y respetar las costumbres de otros países y disfrutar en la medida de lo posible del color local, nos permitimos sin embargo sugerirles que no ingieran, salvo amenaza de muerte inminente, el pastel de riñones del Leas, su sabor y su textura son indescriptibles. El desarrollo de una feria de muestras siempre se ve salpicado por incursiones del Jefe que precisa toda suerte de cosas imposibles. En este caso se trataba de carretes de fotos de formato medio: por alguna razón inexplicable, los carretes se habían quedado en la furgoneta (un coche siniestrado, cinco personas perdidas en medio de la campiña francesa, un largo trecho por delante, el cansancio acumulado, quien sabe...). Hubo por supuesto que buscar entre colaboradores, revistas, asistentes y no fue fácil pero una vez más nos hicimos con la victoria en un tiempo récord (avispadilla que es una).

Por la noche, gozamos de una agradabilísima compañía y una no justificada y absolutamente inmerecida espera de más de dos horas en un restaurante indio en el que afortunadamente la comida estaba deliciosa. Ante todo queremos explicar que no parecen existir restaurantes de comida inglesa, quien visite Folkestone debe optar por comer en una hamburguesería o decantarse por las cocinas italiana o india. El domingo amaneció como todos los días en Inglaterra. En esta ocasión no teníamos tiempo aunque aconsejamos a todos que se den un paseo, que visiten el cementerio y que no dejen de ver las tumbas en que fueron sepultadas piernas de marinos, que se lleguen hasta la vieja feria en la playa (no es necesario subirse a ninguna de las atracciones), que bajen por esas escaleras interminables y luego vuelvan a subir por el elevador mecánico pintado de rojo. El sonido ensordecedor de ese engendro mecánico es preocupante para el viajero por sus obvias implicaciones, pero no resulta más desagradable que los aullidos de cientos de gaviotas en las cuales uno termina por no reparar.

Clase 13: M4 Sherman, **de Paul Baker.**

Clase 13: Sd.Kfz.11, **de Mario Eens.**

Fuera del recinto ferial están los vehículos reales y los amantes del radio-control con sus blindados a escala 1/16. También fuera se encuentran sobre el césped personas ataviadas de formas diversas que pueden haber plantado o no una tienda de campaña de época y los escoceses que amenizan a la concurrencia con sus gaitas y sus bailes. Cuando todo se acaba nos entristecemos porque hay personas a las que sólo vemos en Folkestone y porque nos vemos obligados a despedirnos de ellas una vez más. La última persona a la que decimos adiós es a la propietaria del Rhodesia Hotel y le prometemos volver al año siguiente.

Y henos aquí subidos una vez más en la/el Renault Espace, ¡rumbo al continente!

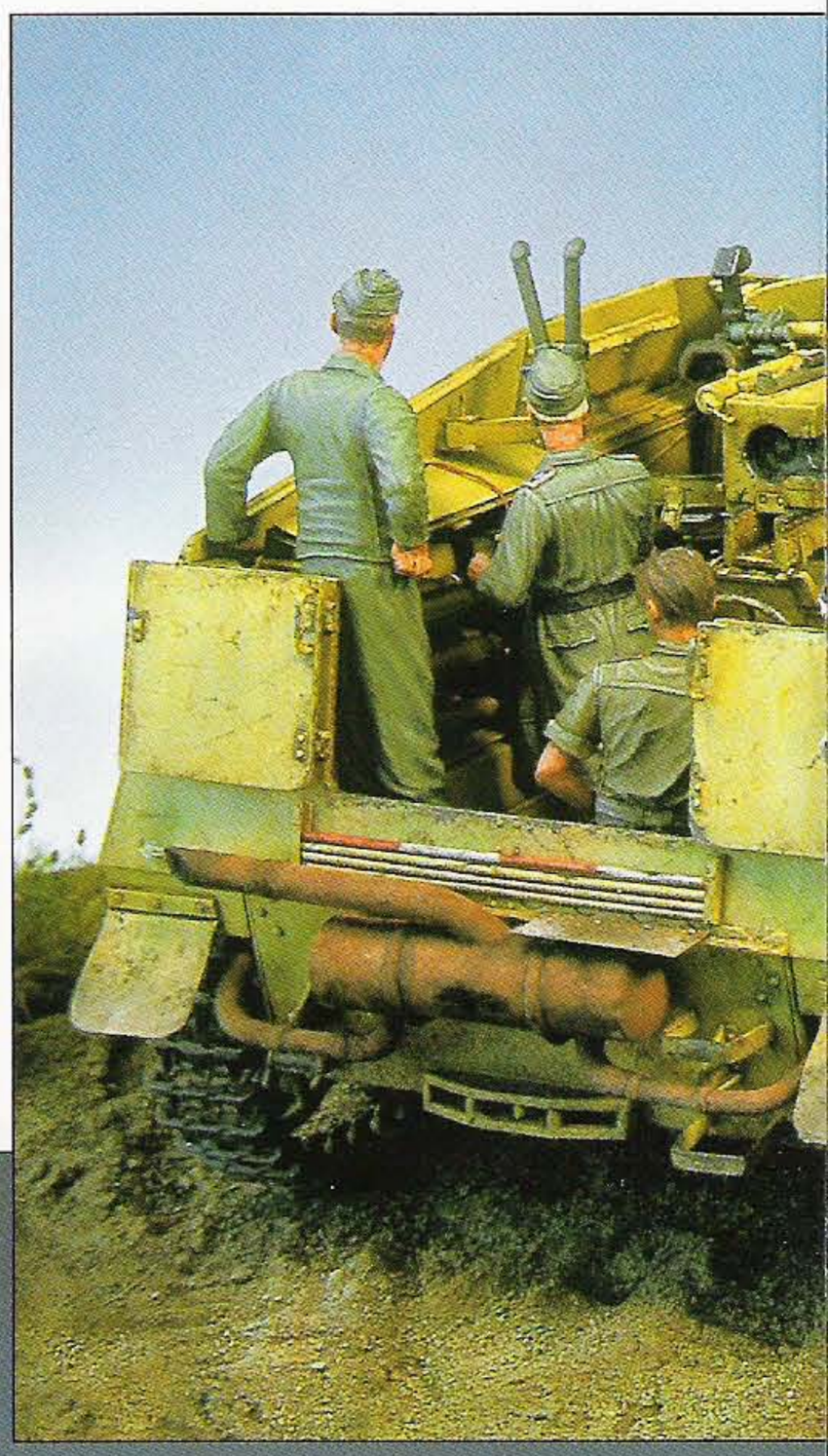
CUARTA ETAPA

El viaje no había acabado ni mucho menos. Al pisar suelo francés habíamos perdido 2 horas 55 minutos (1'30 horas de travesía, 15 minutos para embarcar, 10 minutos para desembarcar y 1 hora que se pierde porque sí, a causa de los diferentes husos horarios). Todavía teníamos que pasar París y llegar hasta el hotel Première

Classe en los alrededores de la capital gala. El viaje lo hicimos sin mayores problemas y confiados llegamos hasta nuestro hotel, reservado como ya dije en un principio desde el mes de julio, confirmada la reserva a principios del mes de septiembre. A aquellos que no hayan visto nunca un Première Classe les diremos que su parecido con una colmena es muy acusado.

Estos hoteles cierran a las 21'00 horas y a partir de ese momento, pueden suceder varias cosas: Viajero sin reserva que tiene la suerte de encontrar habitación, viajero con reserva que introduce su número de reserva en el cajero automático y éste le da su tarjeta magnética y el número de habitación, o viajero con reserva que escribe su número de reserva y el cajero automático le dice que no sabe nada. Y allí estábamos a las 01'42 horas de la madrugada mirando fijamente la pantalla y tecleando como locos el número sin resultado. En esto se acercó el vigilante jurado con una lista de reservas y tras consultarla nos dijo que no aparecía nuestro nombre por ningún lado. Sólo nos quedaba la posibilidad de intentar alquilar dos habitaciones y de rezar para que hubiera plazas hoteleras. Una vez más la caprichosa suerte estuvo de nuestro lado y pudimos dormir en una cama en vez de pernoctar a cielo abierto. El vigilante se alegró mucho por nosotros y tras desearnos buenas noches miró a una servidora y formuló la consabida pregunta «¿ Cómo es posible que hable usted tan bien francés?».

Algunas horas después y tras haber ingerido un escueto desayuno, me acerqué al responsable del hotel y pedí cuentas de lo sucedido la noche anterior. Con el mayor desparpajo, me informó de que los ordenadores habían estado estropeados durante diez días y de que todas las reservas se habían borrado, «pero al final habíamos encontrado habitación, ¿o no?» Tras asegurarnos de que no habían cobrado dos veces la misma factura, pusimos rumbo a Saintes, el pueblecito que nos había acogido tras nuestro pequeño percance en la autopista, decididos a devolver el coche y rogando al cielo que la compañía de seguros nos repatriara en un vehículo de similares condiciones. No fue así. Por



alguna razón que se me escapa, es difícil hacer comprender a una aseguradora que una empresa que posee una furgoneta, precisa de un vehículo semejante en caso de que su personal deba ser repatriado. Es igualmente difícil explicarles que las cámaras de fotos y todo el material no forman parte de la carga sino del equipaje de mano. Y allí estábamos, embutidos en un Citroën XSara Picasso los cinco y nuestros bártulos. Hubiera podido ser peor, pero la suerte una vez más nos era favorable y sólo nos dejaban llegar con el coche hasta Biarritz. Allí, a petición nuestra y tras un intercambio de palabras con la compañía de seguros, nos estaban esperando dos taxistas (que no uno, como ellos había sugerido), provistos de sendos vehículos con los que hicimos el camino hasta el aeropuerto de Bilbao. Una vez allí, nos entregaron un coche de mayores dimensiones y pusimos rumbo a la capital.

QUINTA ETAPA

Digámoslo sin ambages, estábamos muertos de hambre. Pues no hubo nada que hacer: hasta que no llegamos a Burgos, no pudimos encontrar ningún área de servicio abierta. Después de haber cenado, a las 00'15 de la madrugada pusimos rumbo a Madrid. Contentos de nuestra suerte viajábamos felices aunque agotados pero la noche nos tenía reservada una última sorpresa. Un perro de lanas decidió cruzar la carretera que une Segovia y Madrid, a las 02'24 horas de la madrugada. Increíblemente esta vez tampoco sucedió nada. Con innegable pericia, el conductor rodeó al animal que miraba el coche sin inmutarse y sin más contratiempos, fuimos depositados uno a uno en nuestras respectivas moradas.

La «troupe» de Acción Press, repuesta ya de sus emociones, desea agradecer a todos su cariño y su preocupación. Esperamos volver a Folkestone el año que viene y que una vez más la suerte y la fuerza nos acompañen.

Clase 13, medalla de oro:
Sd.Kfz.164 «Hornisse» (Italia, 1944)
de Bernhard Lustig.

RESULTADOS

Clase 13, V. Militares (kits comerciales)
Medallas de oro:
Alex Clark: *Jagdpanzer IV.*
Bernhard Lustig: *Hornisse.*
Medallas de plata:
Nicolas Palmer: *Renault FT17.*
Bernhard Lustig: *Jagdtiger.*
Darren Gawle: *Panther Ausf.G.*
Rubén González: *Maus.*
Medallas de bronce:
José Caballero Delso: *Polonia 1939 (Pz.II).*
Pascal Tognon: *Opel Blitz.*
Marcus Eriksson: *BGBV 81.*
Antonio Martín: *Pz.Kfw.IV Ausf.H.*
Fernando Perales: *Sherman FL10.*

Clase 14, V. Militares (transfo./scratch)
Medallas de oro:
Stuart McPherson: *Bubble and Squeak.*
Angel Palacios: *Pegaso 1086/54.*
Ulf Andersen: *ISU-152.*
Medallas de plata:
Rudi Meir: *Sd.Kfz.250 5cm Pak.*
Luke Davis: *Coles Crane.*
Medallas de bronce:
Ricardo Ruiz: *Bergepanther.*

Clase 15, Dioramas con V. Militares
Medallas de oro:
Douglas Lee: *End of a Era* (Best of Show).
Marijn Van Gils: *101th Dalmatian.*
Medallas de plata:
Aitor Azkue Gracia: *La Brèche, 1944.*
Medallas de bronce:
Serang Kim: *Dog Day Afternoon.*
Robert Dopp: *Minenschaden.*
Per Olav Lund: *Der Adwasserkanal.*
Menciones especiales:
Marco Ganghini: *Prezzo Italy.*
Gunther Sternberg: *Seite an Seite.*
Menciones:
Oliver Klubert: *Kampfpause.*
Fred Astier: *The Storming of Falaise.*
Robert Dopp: *Durchbruch.*
José A. Velázquez Encinas: *Take that Bridge.*

La lista de premios es la oficial facilitada por la organización de Euromilitaire 2003. EuroModelismo no se hace responsable de los errores u omisiones en los que puedan haber incurrido los organizadores del concurso.

Clase 15, mención especial:
Sturmpanzer IV Brummbär,
de Marco Ganghini.

MASTER HOBBY

c/SEVERO CHOA, 67 08224 TERRASSA (Barcelona)
Tel.: 937 332 064 - Fax: 937 800 990
e-mail: masterhobby@hotmail.com e-mail: mhobby@cecot.es

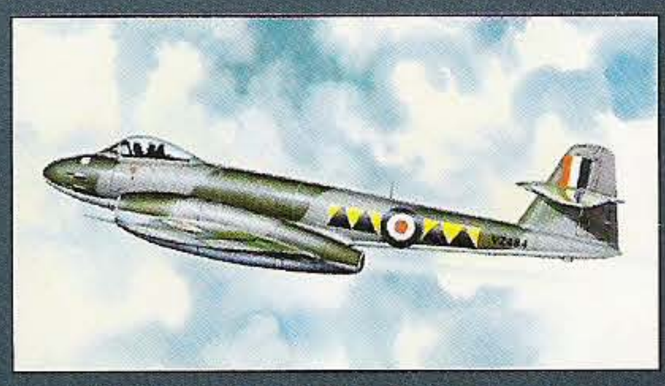
Distribuidores exclusivos para España de: AFV CLUB, ATTACK, CLASSIC AIRFRAMES, DRAGON WING, GUNZE SANGYO, ICM, HELLER, RODEN, SKIF, HOBBY FAN, UNIVERSAL MODEL, EASTERN EXPRESS, SMER.

DRAGON WING

5471 **KC-10 Extender & F-117A Nighthawk**
5002 **F-6D Recon. Mustang "Lil Margaret"**
5014 **P-51D 84th F.G. "Big Beautiful Doll"**
5040 **P-51D Mustang "Sharks Mouth"**
5052 **Mustang Mk.IV Royal Air Force**
5042 **A6M2 Zero, Zuikaku (Truk, 1943)**
5049 **A6M2 Zero, 261st Flying Group**
5021 **A6M2 Pearl Harbor Attack, 1941**
5009 **F-16C Tiger USAF, 140th F.W.**
5032 **F-16C USAF, 138th F.W.**
5033 **F-16C Columbia National Guard**
5039 **F-16A "Tiger Meet", Belgian A.F.**
5034 **F/A-18C Hornet, VFA-25 Squadron**
5036 **F/A-18C Hornet, "Golden Dragons"**

Novedades 1/48

466 **METEOR F.8 (early version)**



478 **METEOR F.8 (late version)**

CLASSIC AIRFRAMES

ATTACK HOBBY KITS
PLASTIC MODEL KITS

Novedades 1/72

72822 **Panzer III Ausf.G**

72301 **Nebelwerfer**

72302 **Pak 35/36**

72303 **Püpchen (esquíes)**

72304 **Püpchen (ruedas)**

VOUGHT A-7 Corsair II

por Antonio Membrillo Jaime

fotos de Rodrigo Hernández Cabos

hasegawa, 1/48

En mayo de 1964, una oferta de diseño por parte de la compañía Chance Vought Corporation fue aceptada por la US Navy estadounidense para sustituir a los aviones de ataque A-4 Skyhawk.

El primer A-7 equipado con un motor Pratt & Whitney de 11.350 libras de empuje voló en septiembre de 1965, empezando poco después a ser operativos en los escuadrones de la US Navy. En 1967 comenzó a participar en operaciones de combate en Vietnam, donde demostró ser uno de los aviones de apoyo cercano mas eficaces utilizados en dicho conflicto. En relación al Skyhawk, el Corsair II era mucho mayor y su motor consumía mucho menos combustible, mejorando la relación existente entre carga bélica y radio de acción, pudiendo volar tanto de noche como con mal tiempo.

Por su parte, la USAF, que necesitaba aviones de ataque a tierra que pudieran sustituir a los F-100 y F-105 en Vietnam, solicitó una versión terrestre mejorada que se convertiría en la base de un posterior modelo para la USNavy, siendo denominado A-7E. Esta versión se diferenciaba de las anteriores por su electrónica mejorada y la adopción de un motor más potente (TF41 A-2), sustituyéndose los dos cañones Mk12 por un Gatling M61 de 20 mm que proporcionaba una cadencia de 6.000 disparos por minuto. El sistema de reaprovisionamiento en vuelo seguía siendo de pértiga. El A-7E entró en servicio el mes de mayo de 1970 en Vietnam con los escuadrones VA-146 y VA-147, embarcados en el portaaviones USS América (CV-66).

En el mejor momento de su vida operativa los A-7 llegaron a equipar hasta veintidós escuadrones de la US Navy, pero a partir de 1986 comenzaron a ser sustituidos por los F-18 Hornet, dejando de ser operativos con la marina estadounidense una vez finalizada la operación Tormenta del Desierto.

LA MAQUETA

Esta maqueta de Hasegawa a escala 1/48 (ref.P12) dedica su hoja de calcas al escuadrón de ataque VA-82 «Marauders», embarcado en el portaaviones USS Nimitz durante 1977-78. Se trata de uno de los primeros kits de calidad que adquirí cuando me inicié en este hobby y lo elegí con toda la ilusión del mundo, pero cuanto mayor es ésta mayor es también la decepción cuando algo sale mal, y es que al abrir la caja descubrí que una de las piezas que forman la parte superior de las alas estaba deformada.

Iniciándome como estaba en esto del modelismo, no tenía ni idea de lo que debía hacer para que algo tan torcido pareciese derecho, y hasta dar con una solución decidí esperar y guardar la maqueta y así dejar de sufrir cada vez que la veía. ¡Menudo error! En cierta ocasión, hojeando una revista de modelismo (el subconsciente me borró su nombre para que no me traumatizara el recuerdo de la experiencia vivida al poner en práctica lo allí leído) pude leer que, si se sumerge la pieza doblada en agua a punto ebullición durante unos segundos y luego se ejerce una cierta presión en sentido contrario a la torsión, puede corregirse este defecto de formas.

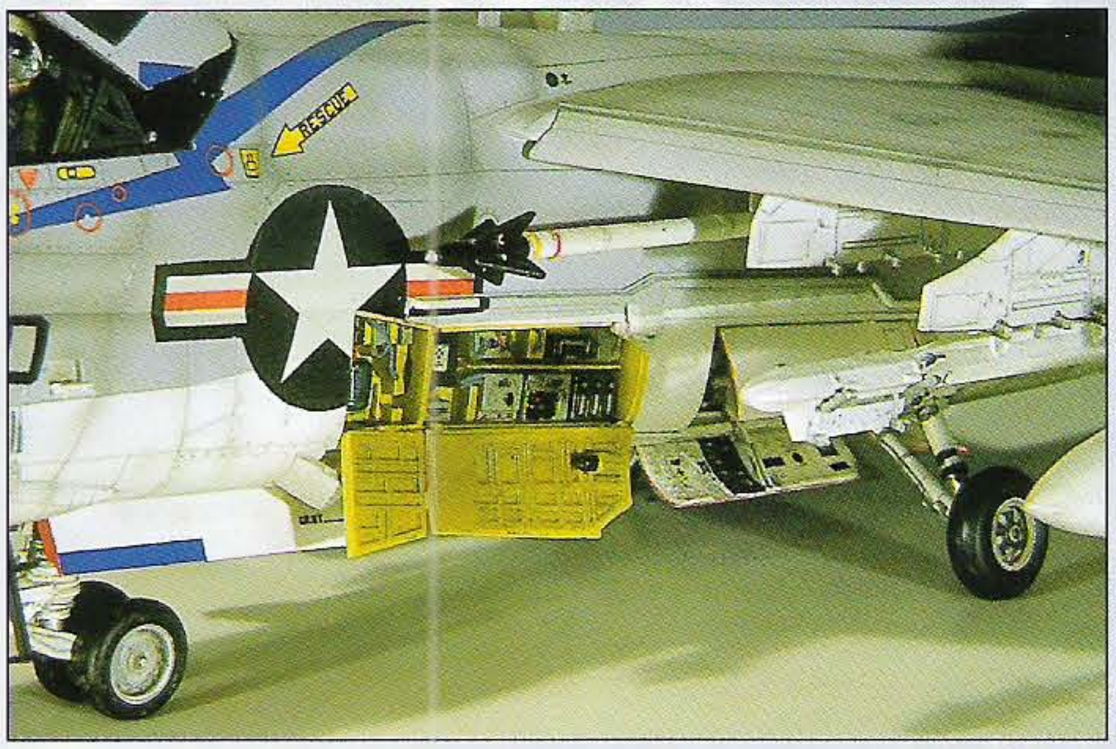
Pues nada, saqué la maqueta de su escondite y enfilé derecho hacia la cocina; llené un cazo con agua y encendí el fuego. Allí estaba, con el ánimo por las nubes, la semiala en la mano izquierda y unas pinzas para el pescado en la derecha, esperando a que el agua empezara a hervir. Pero no hay dos sin tres, y cuando introducí la pieza en el agua pude observar que un extremo de la semiala empezaba a desaparecer... Era cierto, se había convertido en una bola de plástico fundido. Sin duda la maqueta estaba gafada y, desilusionado, volví a olvidarme de ella.

Tiempo después me dí cuenta que rendirse es un error y que la manera más sencilla de solucionar un problema modelístico es afrontarlo directamente. Como el hecho de corregir una pieza revirada pasa por someter el plástico a una fuente de calor para reblandecerlo, decidí ponerme a trabajar con un secador de cabellos, mucha paciencia y muchas horas. Seguro que aquel año los accionistas de la empresa que suministra la electricidad a Sevilla obtuvieron dividendos extras, pero no quería que otra parte de mi semiala volviera a desaparecer, y la zona irremisiblemente perdida tuve que rehacerla.

Con excepción hecha de este grave defecto de fábrica, el modelo de Hasegawa tiene, a mi modesto entender, una calidad general muy buena. Los encajes son perfectos y apenas tuve que usar masilla. El grado de detalles resulta más que aceptable tanto en el interior de la cabina como en el tren de aterrizaje y sus correspondientes pozos, así como el grabado inciso y nada exagerado de toda la maqueta, habiéndola construido «de caja».

INTERIORES DE LA CABINA

Empecé detallando y pintando la cabina, usando para ello los colores indicados en la hoja de instrucciones. El tema de los tonos exactos no suelo llevarlo a rajatabla, porque es sabido es que un color varía de tonalidad mas o menos dependiendo del tiempo de exposición a las inclemencias meteorológicas, el desgaste por el uso, etc. Existen mil factores que pueden degra-



dar una pintura. Hecha esta aclaración, continué pintando el interior. Tanto el panel frontal como las consolas laterales van de negro, al que añadí un poco de azul para dejarlo más grisáceo y así más acorde con el desgaste producido por el uso. Las aristas están perfiladas con un gris más claro, dando también unos toques de aluminio o verde interiores allí donde sea más proclive que aparezcan los roces o desgastes.

Seguidamente apliqué un lavado con negro muy diluido. Si el color base es acrílico doy los lavados con óleo, y si la base es un esmalte con acrílicos. De esta manera evitaremos que se levante la pintura. Cualquier precaución es poca si consideramos el precio actual de las maquetas, los accesorios y productos de acabado. Llegado a este punto barnicé el conjunto con una mezcla de barniz mate y satinado acrílico de Micro Scale. Una vez seco pasé a detallar los relojes, conmutadores y botones según las fotos del avión, terminando el detallado de los relojes con una gota de barniz brillante de Vallejo o de Micro Kistal Clear, dando a los relojes del cuadro de instrumentos una apariencia muy real. El resto de habitáculo, a excepción de la zona trasera del asiento (que va en negro), está pintado de gris claro (Gunze 324), con los correspondientes desgastes.

También hay que simular algunos tubos y cables hechos con hilo de cobre de diferentes grosores. Respecto al asiento, se puede montar y pintar una vez terminada la maqueta.

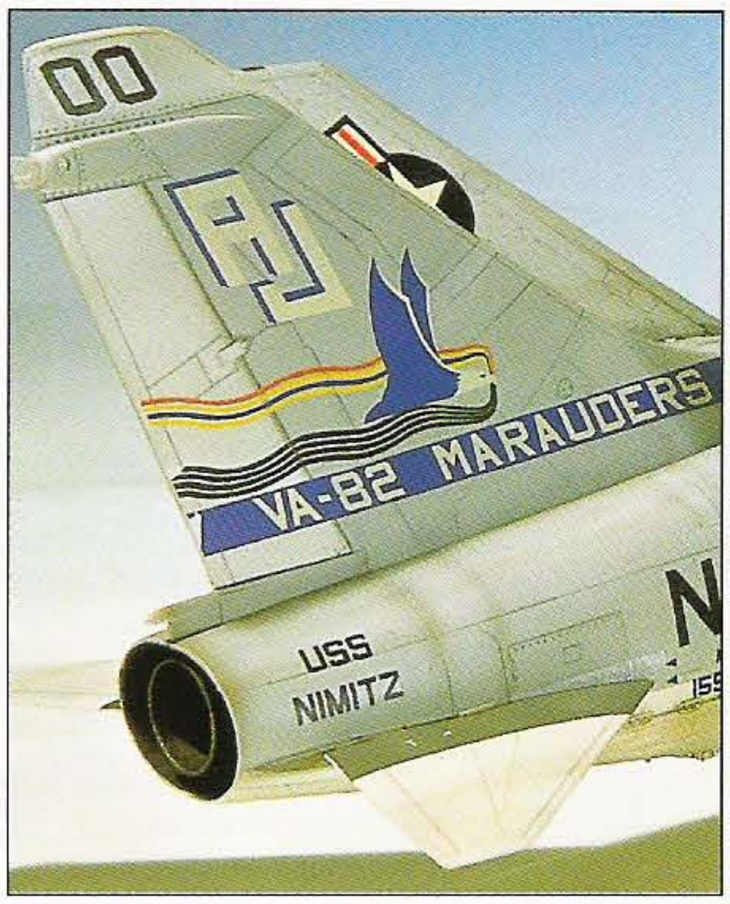
MONTAJE GENERAL

Una vez terminada la cabina procedí a unir las dos mitades que forman el conducto de admisión de aire hacia el motor, así como el pozo del tren de aterrizaje delantero. El interior de dicho conducto hay que pintarlo de blanco, debiéndose lijar antes las rebabas que se forman en la unión de las dos mitades con mucho esmero para dejarlas completamente lisas. Una vez unida esta pieza al fuselaje hay que volver a lijar la boca del conducto para afinarla y eliminar las juntas.

El siguiente paso antes de cerrar el fuselaje es colocar la tobera, que va pintada de color acero y unas pasadas muy ligeras con aerógrafo de negro y marrón muy diluidos por el interior. Finalmente hay que hacer unos taladros en las zonas marcadas a ambos lados del fuselaje, bajo el encastre alar, para poder colocar los soportes de los misiles que este avión lleva en dicha posición, y dos más en el lado derecho a la altura de la cabina para la colocación de la pértiga de reaprovisionamiento en vuelo.

Terminadas todas estas operaciones ya se puede cerrar el fuselaje. Dado que éste viene dividido en dos mitades a lo largo de todo su eje longitudinal, debemos poner mucha atención para que las dos piezas queden enrasadas perfectamente, sin escalones y haciendo coincidir las líneas de paneles. De esta manera casi evitaremos la aplicación de masilla. Con el fuselaje ya cerrado y las uniones lijadas y repaneladas allí donde haya hecho falta, procedí a montar las alas, que opcionalmente se pueden montar extendidas o plegadas. Lo mismo sucede con los flaps, tanto los de ataque como los de salida. Los estabilizadores vienen en una sola pieza cada uno y pueden colocarse al final, facilitando así la pintura del modelo.

Ya tenemos la maqueta montada a falta del tren de aterrizaje, sus compuertas y los soportes del armamento. En las patas del tren he añadido los conductos de líquido de frenos y alguna que otra abrazadera hecha con tiras muy finas de estaño. Los paneles abatibles de los laterales del fuselaje y que se corresponden con los compartimentos de aviónica se pueden dejar cerrados o abiertos y, tal como están, creo que es un error dejarlos cerrados. Con algún que otro cable se puede hacer un bonito trabajo



PINTURA DEL MODELO

La pintura del fuselaje se compone de blanco (H-316 Gunze Sangyo acrílico) y gris claro H-315 de la misma marca. Las zonas ocupadas por el blanco corresponden a la mitad inferior del fuselaje, los alerones y flaps (los de salida), radomo, timón de dirección, estabilizadores tanto en la parte superior como inferior, pilones de armamento y los dos depósitos subalares y toda el ala por su parte inferior.

El proceso de pintura de esta maqueta es simple. Primero dí una mano general de blanco, insistiendo más sobre todas las zonas que deben ir en este color, y después de mantener un prudencial tiempo de secado enmascararé las zonas respectivas para aplicar luego el gris. Como habréis podido comprobar, no hablo de porcentajes de mezcla pintura/disolvente con el aerógrafo, y es que tengo la costumbre de hacerla a ojo, pulverizando antes de empezar a pintar sobre cualquier superficie y comprobar el resultado. En cuanto a la presión del compresor,

me gusta un poco alta (entre 1,5 y 1,8 kg/cm), ya que hago la dilución del color algo densa y por lo tanto se pulveriza mejor a un presión moderadamente alta.

Terminada esta fase abordé los panelados, y para ello recibí un curso acelerado por parte de un gran modelista «por aquellos tiempos amigo». Este proceso consiste en añadir blanco al gris para aclararlo y con esta mezcla empezar panel por panel, desde el centro hacia el exterior (ahora sí, con la pintura muy diluida y a poca presión), sin llegar a las uniones de los paneles para dejar un cerco más oscuro que el centro. Esto se puede repetir tantas veces como creamos que sea necesario para llegar a ese punto de degradación del color que deseemos en el modelo. Después se hace lo mismo sobre las zonas del avión que van de blanco, oscureciéndolo con el gris. En este caso el panelado fue al contrario, y en lugar de aclarar el interior de los paneles oscurecí su perímetro.

Finalizado el proceso de panelado hay que simular los efectos de derrames de aceite, suciedad producida por la salida de gases, etc. Para ello también usé el aerógrafo y pinturas acrílicas muy diluidas: negro, marrón o una mezcla de ambos, dependiendo de cada zona concreta del modelo. Este mismo proceso se repite en el interior de los compartimentos de electrónica y de sus compuertas, que van de color verde H-58 de Gunze Sangyo. Para remercar los componentes y detalles apliqué lavados y un suave pincel seco.

Antes de proceder a colocar las calcas, hay que barnizar la maqueta con barniz brillante de Gunze.

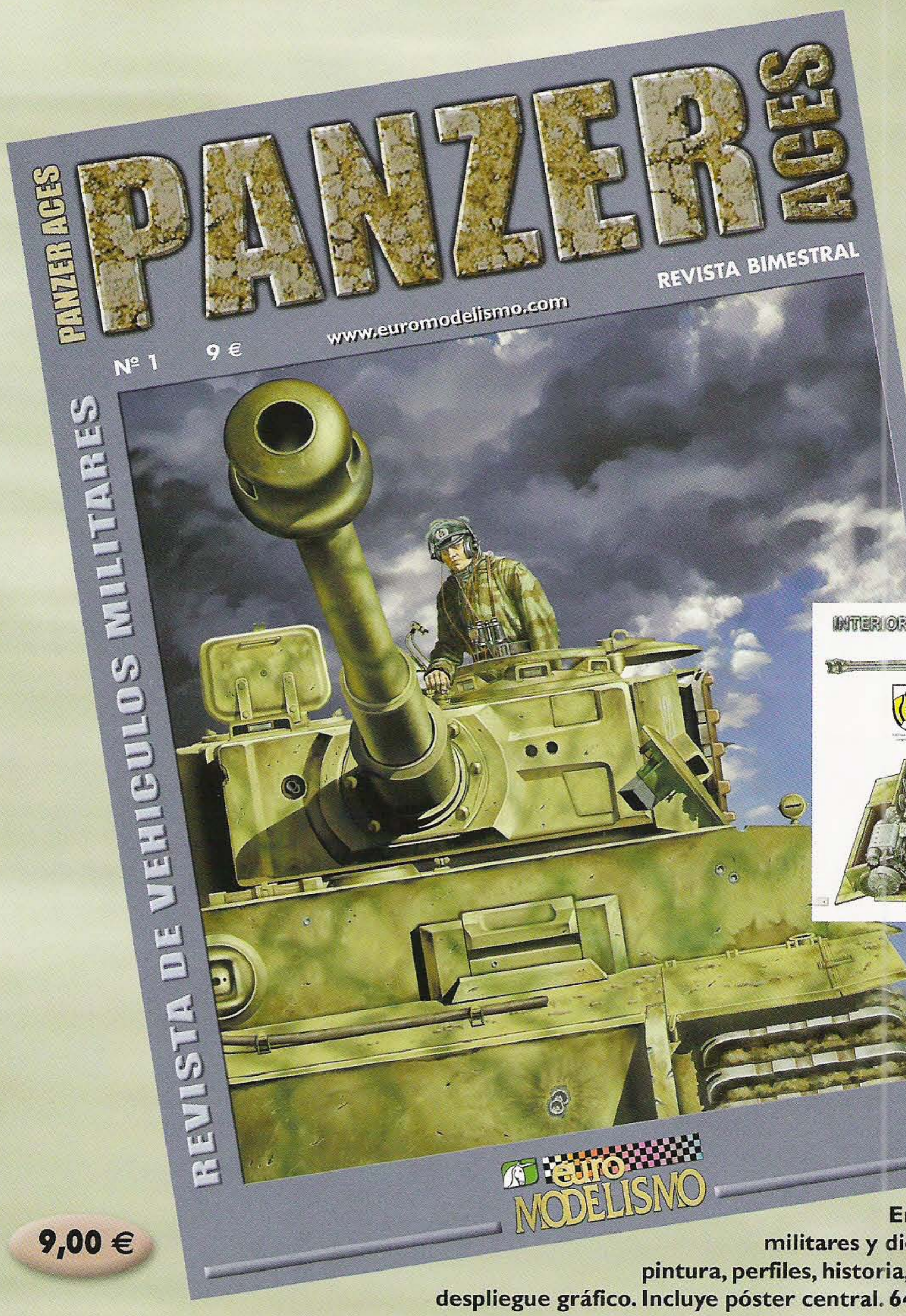
LAS CALCOMANIAS

La operación de colocar las calcas es laboriosa, ya que hay que recortar el soporte transparente que podría producir brillos indeseados en la maqueta. A la hora de ponerlas no utilicé ningún producto adaptador. Si alguna se resistía, me limitaba a aplicar un poco de cola blanca muy diluida en agua en la zona respectiva, colocar la calca y retirar el sobrante de cola con un algodoncillo humedecido en agua.

Una vez puestas todas las dejé secar durante 24 horas para aplicar después otra mano de barniz brillante, y así unificar los acabados. Aproveché también este momento del proceso para panelar con óleos las uniones de paneles y remarcar los remaches. El óleo discurre muy bien sobre el barniz brillante, pudiéndose eliminar los restos con mucha facilidad. Existen zonas del avión donde podemos insistir, tales como las compuertas del tren de aterrizaje y de la tobera.

Con el óleo ya seco vuelvo a barnizar el modelo, esta vez en satinado para volver a insistir sobre los paneles y remaches con una mina de grafito. Algunas marcas de suciedad están hechas con este mismo sistema, pasando luego un cepillo dental suave que difuminará los trazos. El toque final lo dará otra mano de barniz satinado de Micro.

Nueva revista Bimestral



9,00 €

Enteramente dedicada a vehículos militares y dioramas: construcción, detallados, pintura, perfiles, historia, reportajes... todo con un amplio despliegue gráfico. Incluye póster central. 64 páginas y cubiertas en cartulina.

ACCION PRESS, S.A. C/EZEQUIEL SOLANA, 16 BAJO, 28017 MADRID – TEL. 913 675 708 – FAX 914 086 135

❑ Deseo recibir el número ..... de la revista Panzer Aces al precio de 9,00 euros/unidad

❑ Deseo suscribirme a la revista Panzer Aces por 6 números al precio de:

España: 45.00 euros a partir del nº..... Europa: 63,00 euros a partir nº ..... Resto del Mundo: 63,00 euros a partir nº .....

FORMAS DE PAGO: ❑ Giro postal ❑ Contrareembolso (más gastos de envio) (sólo España)

❑ Visa Titular Visa ..... DNI .....

Visa nº: ..... Caducidad .....

❑ Transferencia nº cta. Accion Press, S.A.: Caja Madrid 2038-1854-24-6000008565

❑ Giro Bancario. Titular de la cta.: ..... nº cta. (20 digitos): .....

Nombre ..... Apellidos ..... Teléfono .....

Domicilio ..... Localidad ..... C. Postal..... País .....

SUSCRIPCION «EURO-MODELISMO»

REGALO DE SUSCRIPCION A ELEGIR:

BUSTO TRAMPERO:

MODELADO EN EXCLUSIVA PARA LOS SUSCRIPTORES DE «EURO-MODELISMO». REALIZADO A ESCALA 1/10, REPRODUCCION EN RESINA.

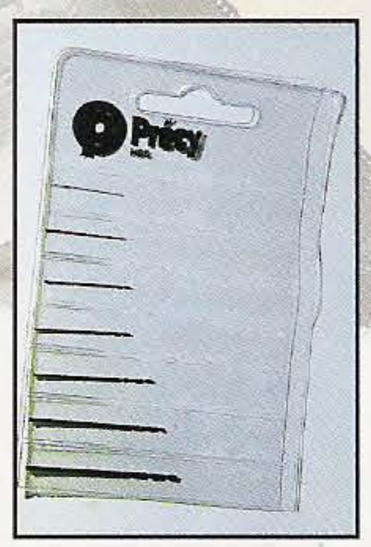
ADAPTADOR DE CALCAS:

LOS FAMOSOS LÍQUIDOS «MICRO SOL» Y «MICRO SET» DE LA MARCA MICROSCALE.

AEROGRAFO: MODELO

«CHAVES AB-300». BOQUILLA DE 0,3 mm. DEPOSITO INTEGRADO. CONEXION UNIVERSAL PARA COMPRESOR.

(CON SUPLEMENTO DE 33 €)

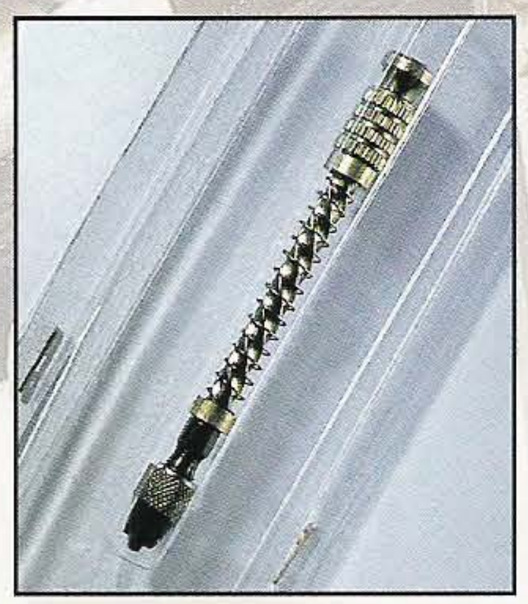


JUEGO DE BROCAS:

INCLUYE SIETE BROCAS DE PRECISIÓN: DE 0,2 - 0,4 - 0,5 - 0,6 -0,8 - 1 y 1,2 mm.

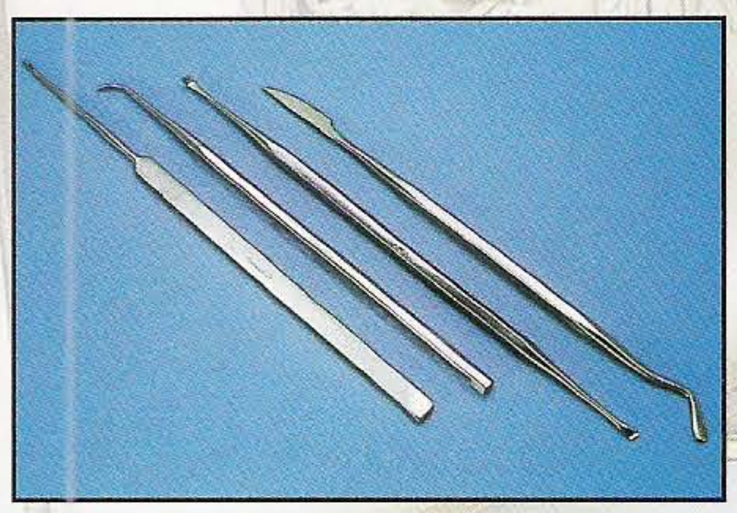
PORTABROCAS:

PORTA-BROCAS MANUAL PARA TRABAJOS DE PRECISIÓN.



SET DE MODELADO: INCLUYE

PUNZONES Y ESPATULAS CON DIFERENTES FORMAS PARA MODELAR.



Y SI LO DESEAS, TAMBIEN PUEDES ELEGIR COMO REGALO LAS TAPAS PARA ENCUADERNAR 1 AÑO DE LA REVISTA.

ENVIE ESTE CUPON A: ACCION PRESS, S.A. C/EZEQUIEL SOLANA, 16 – 28017 MADRID

PUEDE TAMBIEN SUSCRIBIRSE LLAMANDO AL TEL.: 913 67 57 08 (días laborables de 10 A 14 Y DE 16 A 18 horas)

❑ **Envio por CORREO ORDINARIO: por mi suscripción y/o renovación a la revista EURO-MODELISMO durante 1 AÑO al precio de 77 € (con aerógrafo 110 €), 12 números y el regalo; a partir del nº ..... Regalo: .....**

FORMAS DE PAGO:

❑ Giro postal ❑ Contrareembolso (más gastos de envio)

❑ Visa. Titular Visa ..... DNI .....

Visa nº: ..... Caducidad .....

❑ Transferencia bancaria: nº cta. Accion Press, S.A.: Caja Madrid 2038-1854-24-6000008565

❑ Giro Bancario. Titular de la cta.: ..... nº cta. (20 digitos): .....

NOMBRE | PRIMER APELLIDO | SEGUNDO APELLIDO

DOMICILIO: CALLE, PLAZA | NUMERO | PISO | C. POSTAL

CIUDAD | PROVINCIA | EDAD | PROFESION | TELEFONO

(esta oferta de suscripción anula las anteriores)

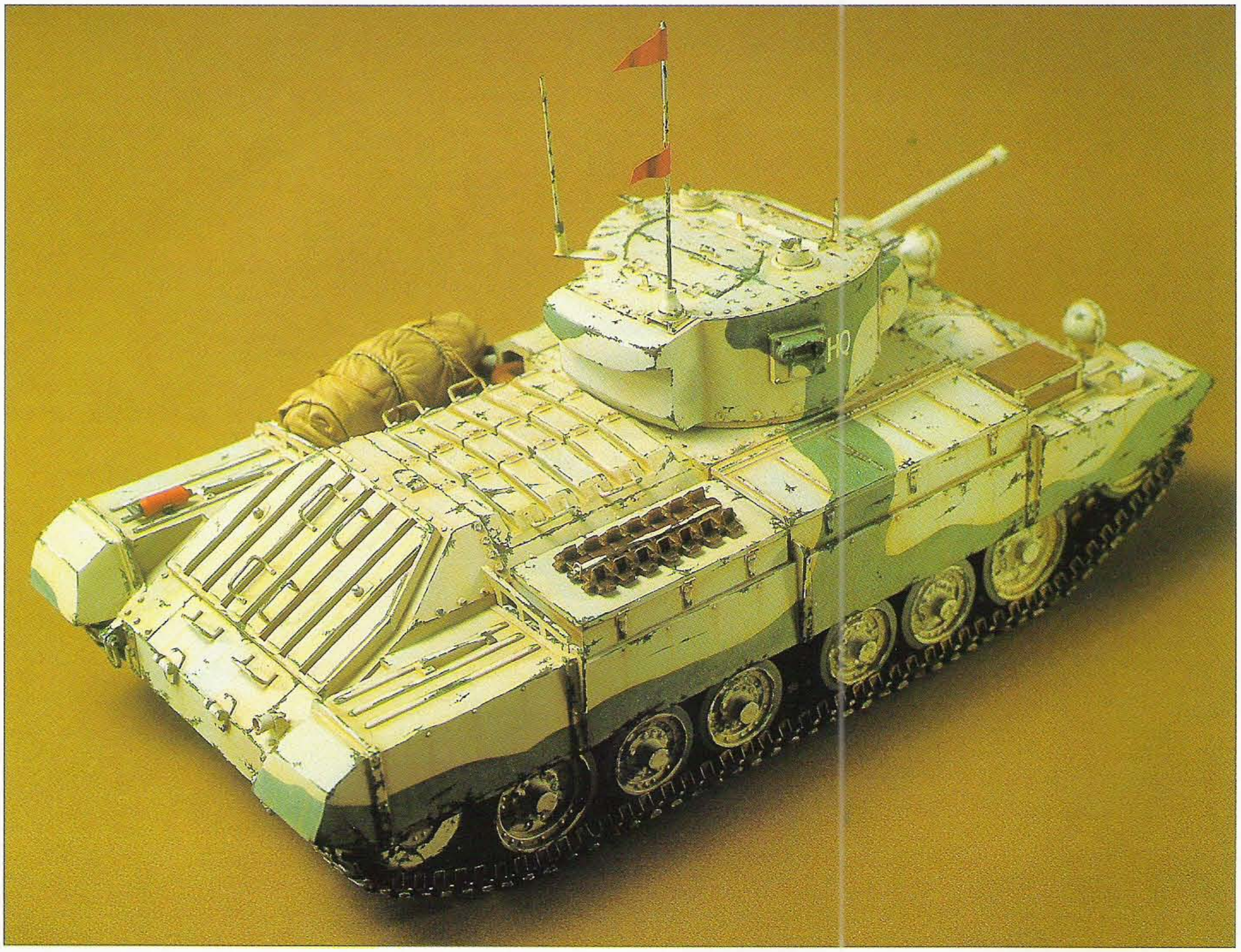
Curso de iniciación

10ª PARTE

Manchas de Camuflaje

por Carlos de Diego Vaquerizo

fotos de Carlos Salvador Gómez



Tras dejar secar durante 24 horas todo el trabajo de transparencias con óleos que habíamos realizado en el capítulo anterior, vamos a pintar ahora el camuflaje.

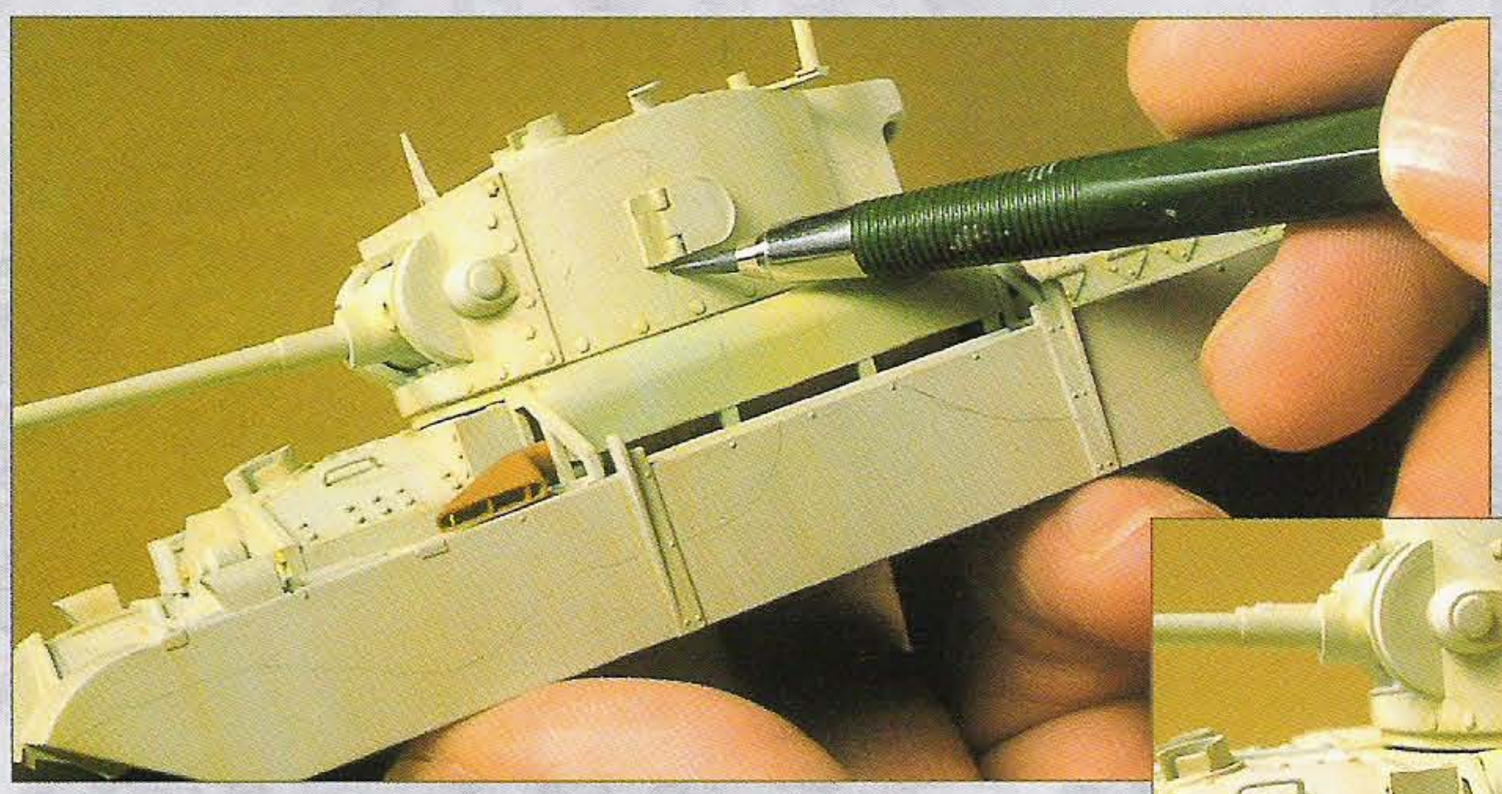
Para ello marcamos con un lápiz de mina blanda los contornos de estas manchas, procurando no apretar la punta sobre la maqueta (una vez que adquiramos experiencia nos saltaremos este paso).

Para obtener el color verde británico mezclamos a partes iguales los colores verde oliva claro 967 y gris oliva 888, añadiendo un poco de verde oliva oscuro 968, todos ellos acrílicos «Model Color» de Vallejo (ver colores utilizados en nº136). Hemos usado este tipo de pintura porque su secado es tan rápido que, una vez hayamos pintado el camuflaje, podremos perfilar con óleos sin necesidad de otras veinticuatro horas de espera.

Tras añadir un cuarenta por ciento de agua a la anterior mezcla de acrílicos comenzamos pintando los contornos del camuflaje con un pincel del número 2, siguiendo las líneas de lápiz y extendiendo bien la pintura para evitar acumulaciones. Una vez delimitados los contornos, con un pincel plano rellenamos el interior de las manchas. Serán necesarias al menos tres manos de pintura para llegar a cubrir totalmente sin que se transparente el color piedra dado como base (ver nº136), pues siempre dan mejor resultado varias manos de pintura diluida que una sola mano de pintura más espesa, en la cual siempre se notará el trazo del pincel.

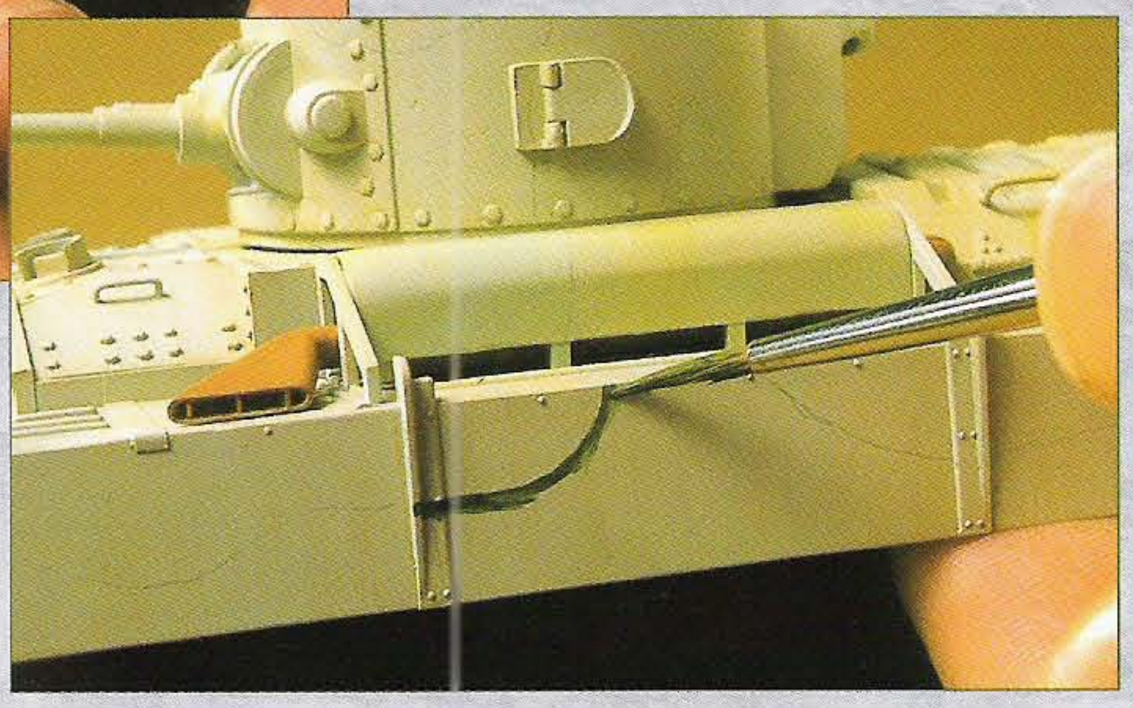
Para imitar el polvo adherido sobre el color verde de los faldones laterales vamos a realizar una transparencia, pero en este caso utilizamos marrón amarillo 912 (Model Color) diluido con agua, de tal modo que, al dar una pasada con un pincel plano, quede una veladura transparente de marrón amarillo.

Este color lo distribuimos a trazos verticales y sólo sobre el verde, utilizando para dicho proceso un pincel viejo cuya punta esté deteriorada, siendo necesarias varias manos sucesivas para que comience a cubrir ligeramente, pero al mismo tiempo procuraremos que no lo haga de manera uniforme, sino a rafagones.

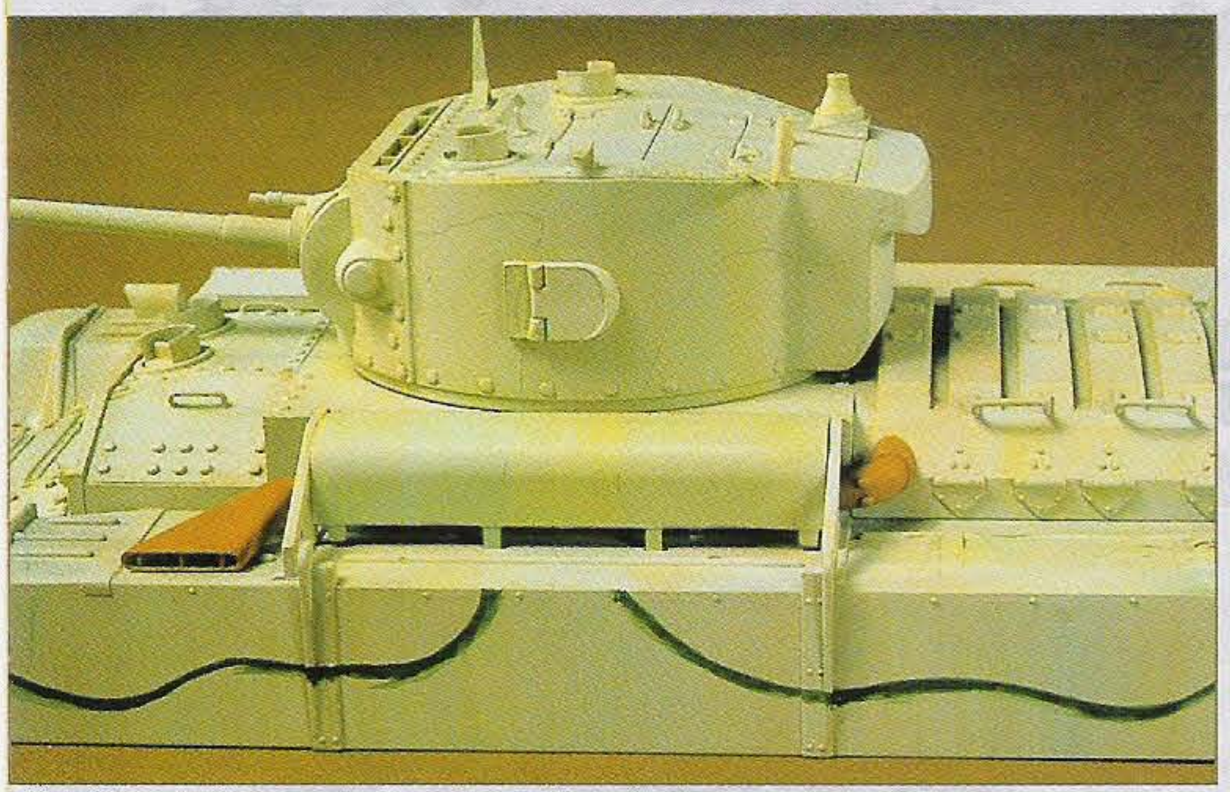


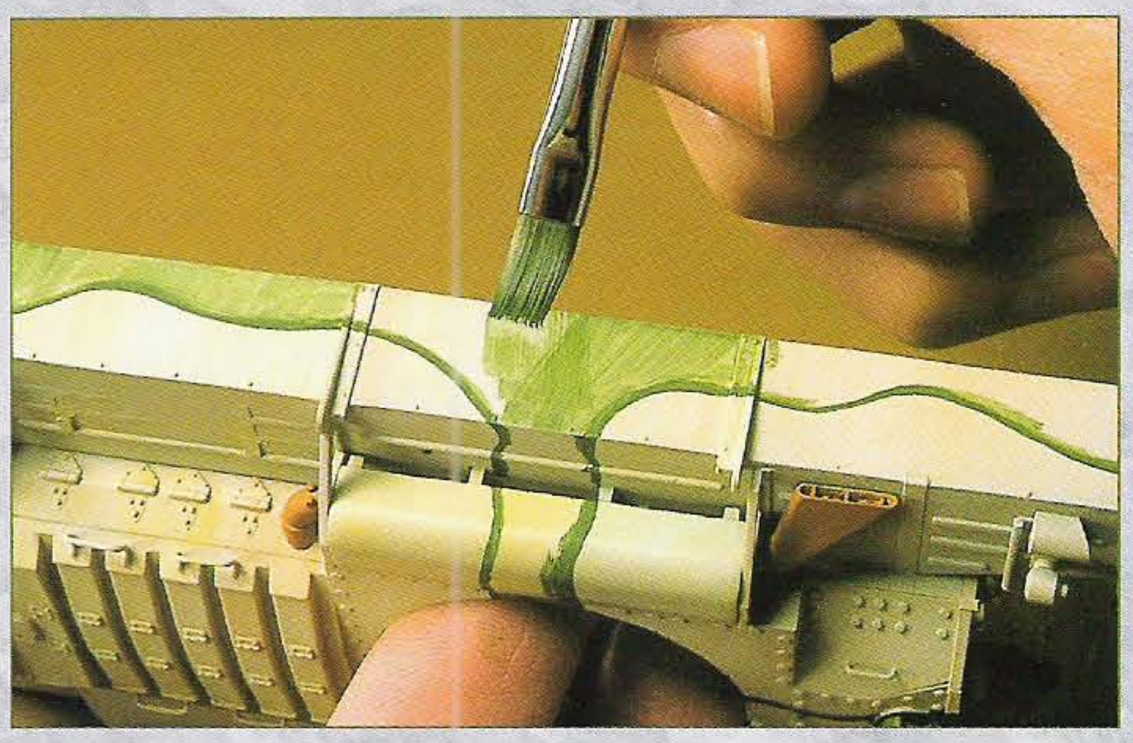
Para pintar el camuflaje, primero delimitamos con lápiz la línea que seguirán sus bordes.

Con un pincel del nº1 vamos pintando los bordes, extendiendo bien la pintura para no empastar el trazo.



Tras pintar las líneas que delimitarán los dos colores del camuflaje, procederemos a rellenar el interior de la mancha.

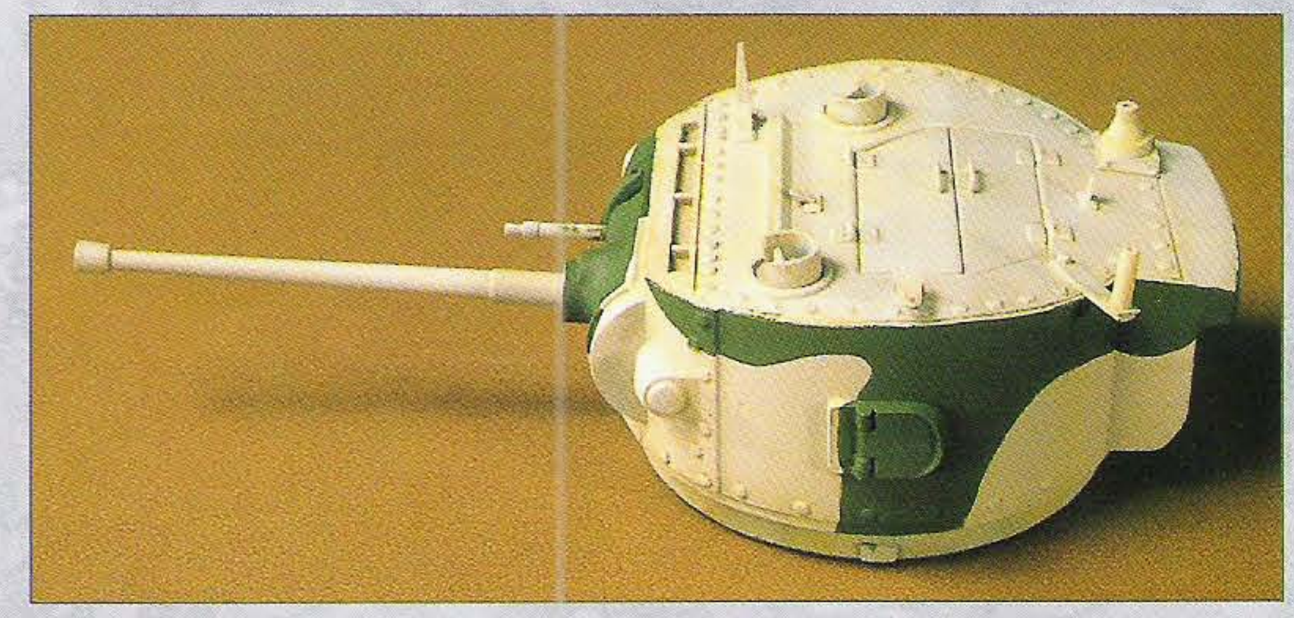




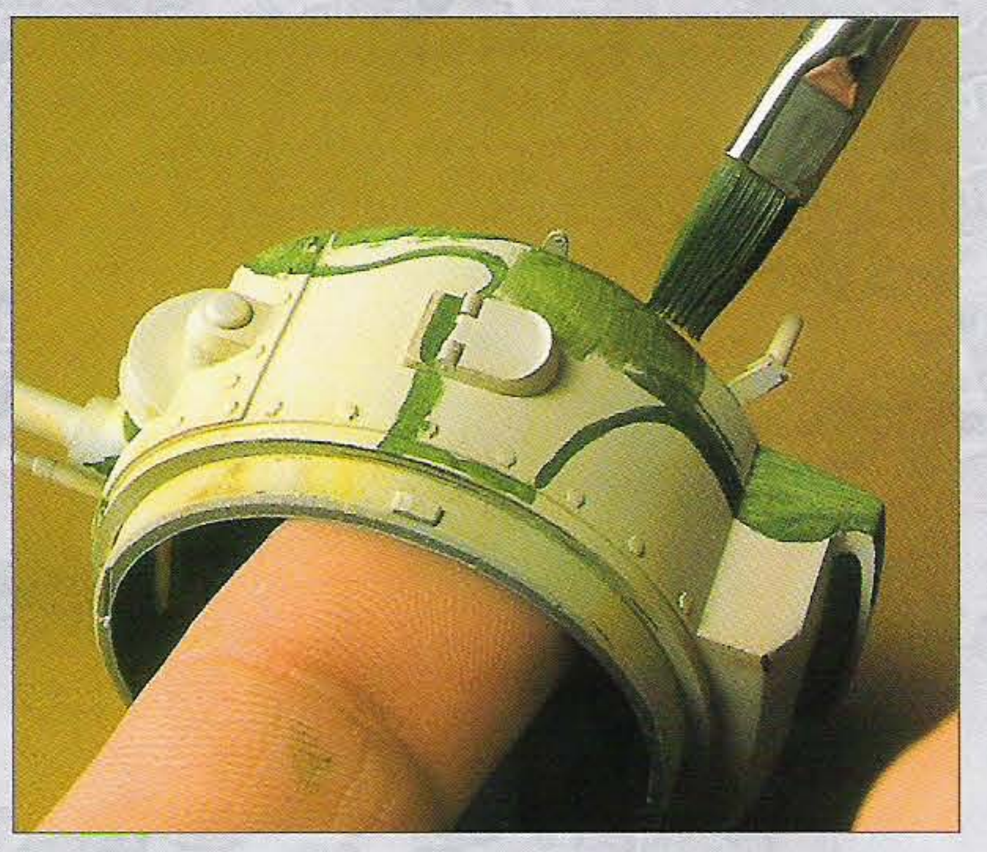
Utilizamos el pincel plano para esta función, distribuyendo la pintura bastante diluida, por lo que serán necesarias varias capas.

Vista general de las manchas onduladas que forman el camuflaje en la estructura blindada.

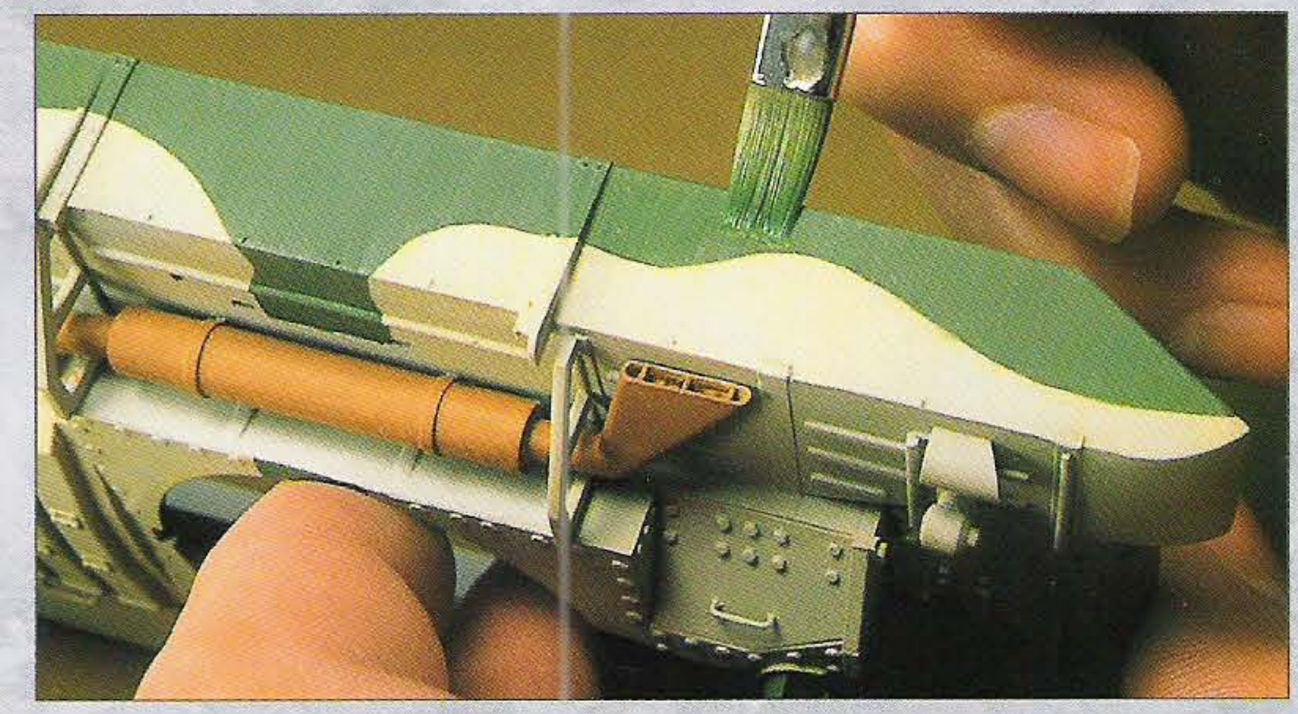
En la torre seguimos los mismos pasos para realizar el camuflaje.

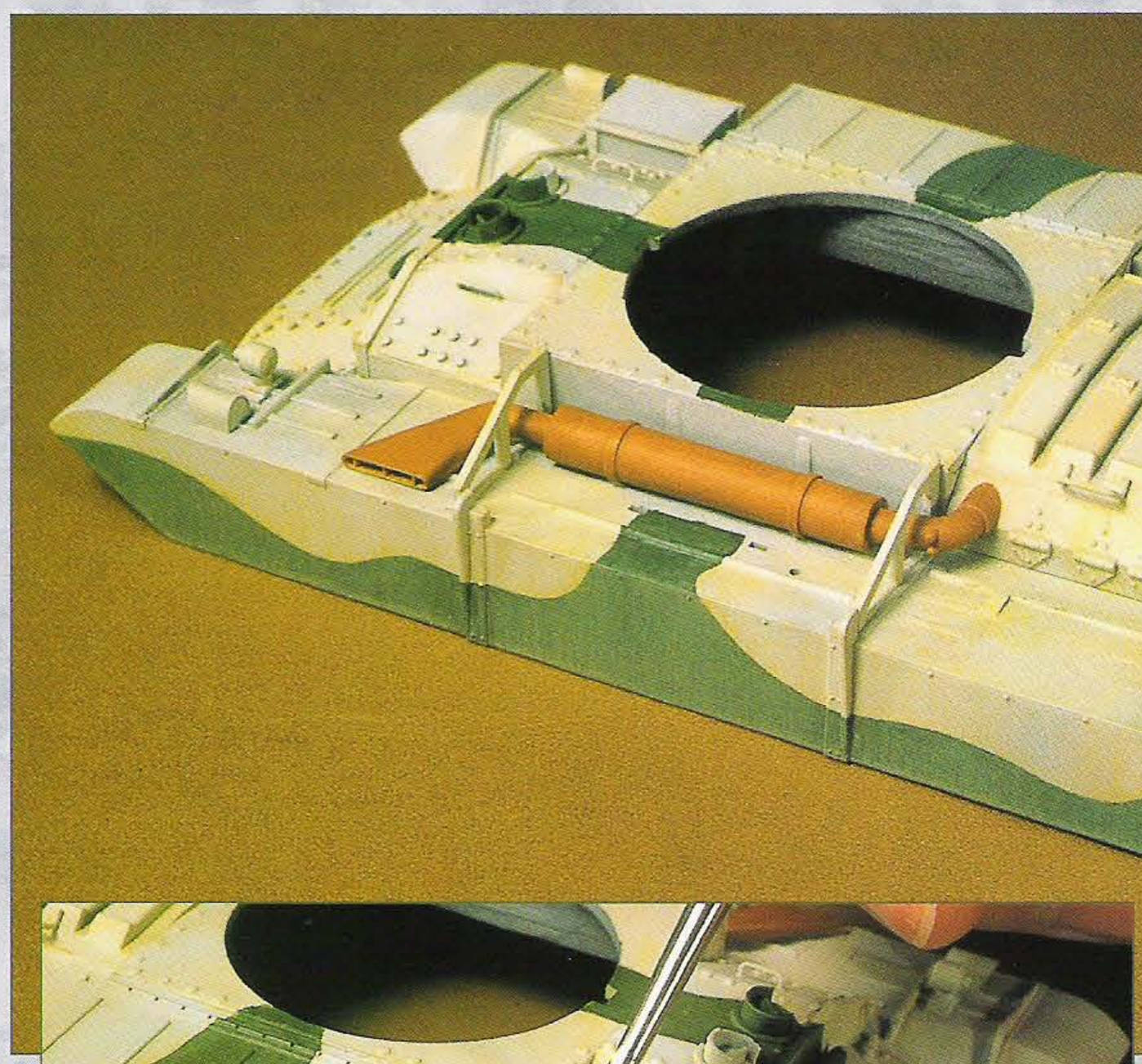


Para rellenar el interior de las manchas hacen falta tres manos de pintura.



La decoloración mezclada con el polvo de las áreas verdes, se simula con transparencias de marrón amarillo acrílico muy diluido con agua, a modo de veladuras.





Aquí se aprecia el tono adquirido por el verde tras el tratamiento.

Sobre el taco de madera damos dos capas de marrón beige.

PIEZA A PIEZA

Tu Tienda de Maquetas
Alcacer, 7 bis bajo Izq.
46014 Valencia
Tel. y Fax. 963 29 35 25
E-mail.: pieza@ono.com

HOLDING HDAB-122

HOLDING HDAB-124

CHAVES AB-200

CHAVES AB-250

CHAVES AB-300

HOLDING HDAB-119

HARDE & STEENBECK FOCUS

HARDE & STEENBECK EVOLUTION

FILTRO DE HUMEDAD

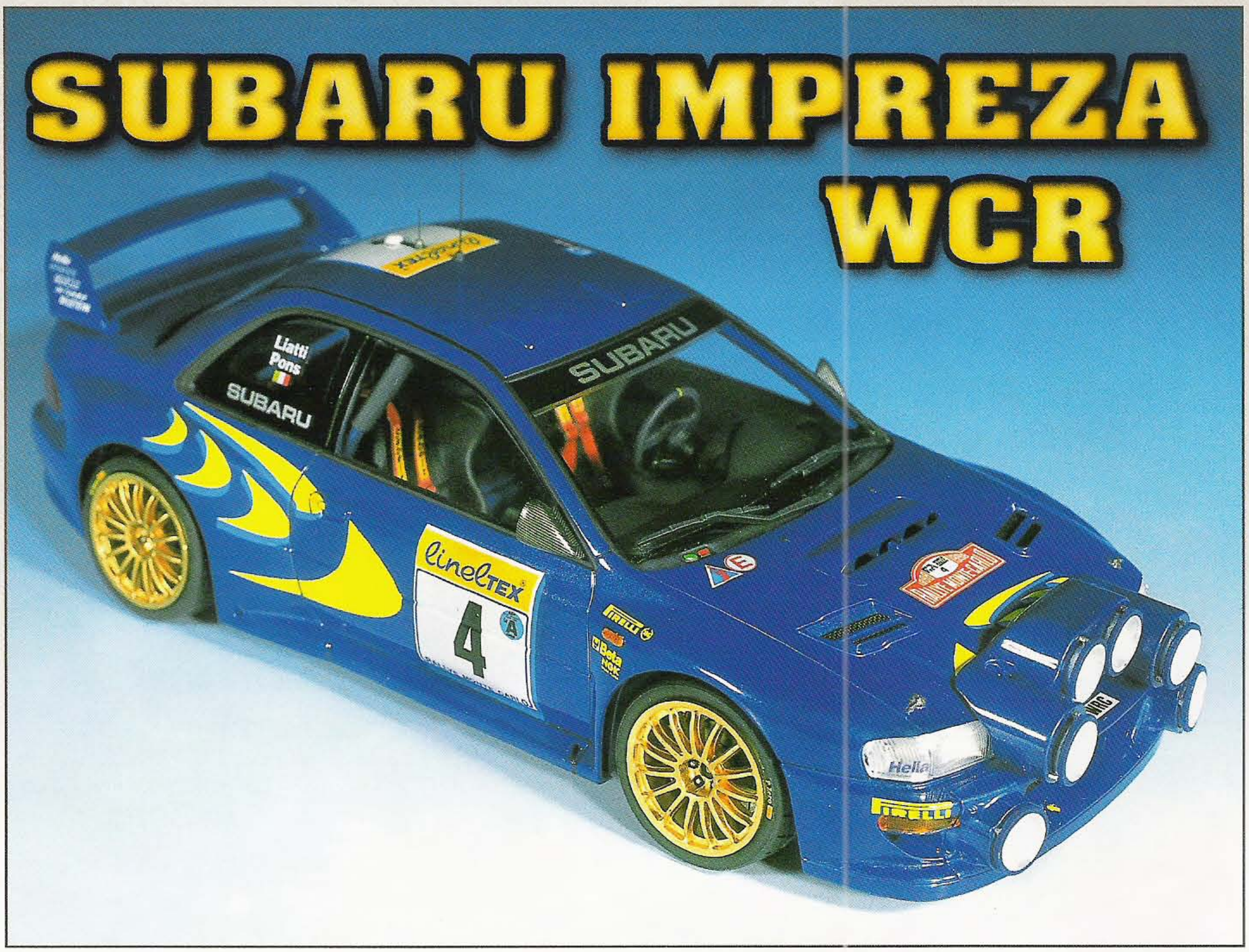
AZTEK A-470

COMPRESOR SILAIR 15-A

CONTROL NIVEL ACEITE

* UNIDADES LIMITADAS
*PORTES NO INCLUIDOS
* COMPRAS SUPERIORES A 100 €, UNICAMENTE PAGO CON TARJETA

SUBARU IMPREZA WCR



por Juan L. Layos Pantoja — fotos de Elena de las Heras

tamiya — **1/24**

El Subaru Impreza WRC debutó en la temporada de 1997, año en el que la FIA incorporó una nueva reglamentación para los «World Rally Car» en la cual se establecían los requisitos tales como las cuatro ruedas motrices (4WD) y un motor de 2 litros turboalimentado con un peso mínimo de 1.230 kg, entre otras cosas.

El modelo que os presentamos es de 1998 y estaba propulsado por un motor «boxer» (cilindros horizontales opuestos) de 1.994 cc de cilindrada que, con la brida del turbo (diámetro de admisión de aire) que el reglamento establecía, daba una potencia oficialmente declarada de 300 cv.

La carrocería era de dos puertas, versión que en España no se comercializó. El coche incorporaba una caja de velocidades de seis marchas y accionamiento secuencial. También se le incorporó un diferencial trasero activo, todo ello transmitido al suelo con neumáticos Pirelli. Aquel año Subaru sólo ganó tres rallies con McRae: Portugal, Tour de Course y Acrópolis.

La maqueta pertenece al catálogo de Tamiya y su escala es 1/24 (ref.24199), incluyendo calcas para la versión del coche que participó en el Rally de Montecarlo de 1998 pilotado por Piero Liatti y Frabizia Pons.

LA CARROCERÍA

Siempre comienzo por la carrocería, que es la parte del kit que más me gusta. Por otro lado, y si en ella cometo algún error al pintarla, lacarla o poner las calcomanías, –errores que tienen difícil solución–, me planteo el hecho de seguir con el resto del modelo o elegir cualquier otra opción.

Comienzo eliminando las rebabas con lija al agua y taladrando los orificios que trae marcados la carrocería en la parte inferior, los cuales sirven para colocar los caballetes o soportes cuando el coche se encuentra en el parque de trabajo. Al mismo tiempo voy montando el alerón trasero y, cuando termino ambas cosas, lavo el alerón y la carrocería con agua jabonosa para eliminar posibles restos de suciedad y grasa. De no hacer esto podríamos tener problemas a la hora de apli-

La espectacular parrilla de faros aporta más vistosidad al coche y modifica profundamente todo el frontal.

El interior de las dos tomas de aire del capó está detallado con unas pequeñas rejillas.

car la pintura, apareciendo efectos desagradables. Después seco las piezas con un secador de cabellos y las dejo listas para pintar.

Respecto a los colores, aconsejo aplicarlos con aerógrafo. Evidentemente, el primer paso es averiguar cuál es el código del color que lleva el coche de verdad, pero en este caso no pude conseguirlo, optando por la pintura en esprái de Tamiya que aconsejan las instrucciones de la maqueta: azul mica TS50, específico para este modelo. El pigmento no tiene un buen poder cubriente, por lo que pulvericé tres manos suaves a una distancia de 15 ó 20 cm de la superficie en pasadas rápidas con el fin de no saturar y evitar descolgamientos de la pintura.

Aunque este tipo de pigmentos secan muy rápido al tacto, dejo secar la carrocería 24 horas, y después coloco las calcas con Micro Set y Micro Sol. En este modelo no ofrecen mayores problemas, salvo en el caso de las manillas de las puertas, a las que prestaremos algo más de atención. Habiendo dejado secar las calcas, vuelvo a lavar la carrocería con sumo cuidado. El siguiente paso es perfilar el contorno de las puertas, manillas, paragolpes, capó, portón trasero y otros detalles con negro de Vallejo muy diluido, y si nos pasamos podemos eliminar el exceso con un palillo.

Antes de encajar los faros delanteros, hay que pintar con plata brillante el interior de los huecos. En los pequeños intermitentes hacemos lo mismo, repintándolos luego con naranja transparente y con rojo los pilotos traseros.

Después apliqué barniz en esprái de Tamiya, dando dos manos a la misma distancia que se aplicó el color azul, y a continuación dejo secar otras 24 horas.

Con el barniz perfectamente seco ya puedo pintar a pincel las gomas de contorno de puertas y los vierteaguas con negro de Vallejo. Seguidamente también pinto los cierres de capó y del maletero con plata de Tamiya, dando el correspondiente lavado con color humo de la misma marca. Luego hago los espejos retrovisores, recubriéndolos con calca de fibra de carbono de la marca Scale Motorsport.

Los huecos de los faros delanteros, de los pilotos traseros y los intermitentes están pintados con plata brillante. Posteriormente se decoran con rojo transparente los pilotos y con naranja transparente los intermitentes delanteros y laterales.

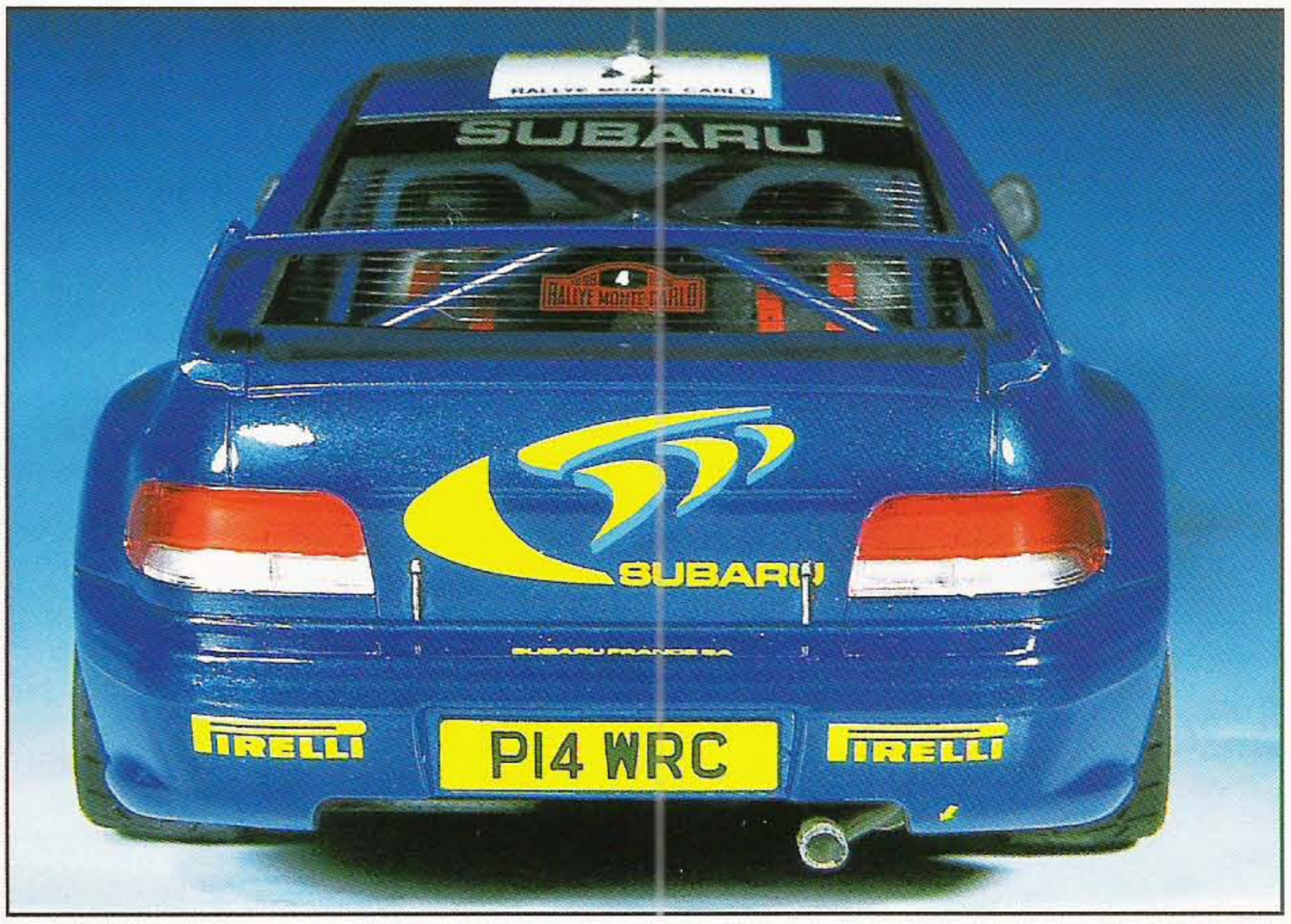
Finalmente coloco la espectacular parrilla de faros opcional, que aporta vistosidad y realismo a la maqueta.

LLANTAS E INTERIORES

Están decoradas con oro líquido de Adithes aplicado con aerógrafo, remarcando los tornillos y bujes con negro muy diluido de Vallejo. Posteriormente coloqué las calcas con los logos de OZ. Estas llantas permiten que se aprecien vean las pinzas AP Racing y los discos de freno, aumentando todavía más la vistosidad del modelo, por lo que es conveniente dar sobre estas piezas unos lavados y toques de pincel seco.

Respecto a los interiores, me he ceñido en todo momento a lo que indican las instrucciones de la maqueta. Solamente comentar que he sustituido las calcas que imitan los arneses por otros de tela con sus correspondientes hebillas metálicas de Scale Motorsport.

Tanto el azul de la carrocería como la mano final de barniz se han aplicado con esprái. Con un poco de práctica se consiguen excelentes resultados.



BIBLIOGRAFÍA

- Revista «Autohebdo Sport» (varios números).
- *Rally*, de Reinhard Klein. Editorial Könemann, 1998.
- *Rally Car*, de Reinhard Klein. Editorial Könemann, 2000.

CUADRO DE COLORES

Barniz: brillante TS13 (Tamiya).
Carrocería: azul mica TS50 (Tamiya).
Intermitentes: naranja X26 (Tamiya).
Pilotos: rojo X27 (Tamiya).
Llantas: oro líquido (Adithes).
Detalles: negro mate XF1 y plata cromo X11 (Tamiya). Negro mate 950 (Vallejo).

Alberto Chaves Soler S.A.
c/ Borges Blanques, 21, Pol. Ind. La Borda
08140 CALDES DE MONTBUI (Barcelona)
Tel.: 938 655 830 – Fax: 938 655 340 E-mail: chaves@kaos.es

SU MEJOR ESPECIALISTA EN MODELISMO

¡Haga usted mismo sus propias calcomanías!

SUPERCAL

Un sistema fácil y sencillo:

1. Diseñe los motivos y dibujos en su ordenador. 2. Imprímalos en la hoja de calca SuperCal en su impresora de inyección de tinta. 3. Aplique una capa con el esprái «Last-Step» sobre los motivos impresos. 4. Después de transcurridas 2 horas de secado, ya puede proceder a trabajar con sus calcas de la forma habitual.

Hojas especiales para impresora de ordenador:

El equipo SuperCal incluye 5 hojas de calca virgen (transparente) de 140 x 215 mm, especiales para impresora de ordenador, y un esprái de fijativo-protector.

BACKLIGHT FILM

Para imprimir textos y dibujos sobre acetato transparente. Infinitas aplicaciones en modelismo estático, realización de cajas de luz, etc...

FUZZY PAPER

¡Imprima sus dibujos en un papel con la textura del terciopelo! Imitar el interior de automóviles, banderas, telas estampadas, alfombras, etc.

COLOR SHRINK

Para imprimir textos y dibujos sobre lámina de plástico. Haga su propios pins y otros objetos. Seca y contrae por exposición al calor.

Cada sobre incluye 5 hojas de 280 x 216 milímetros para impresora alta/baja resolución.

MicroScale

Micro Set y Micro Sol

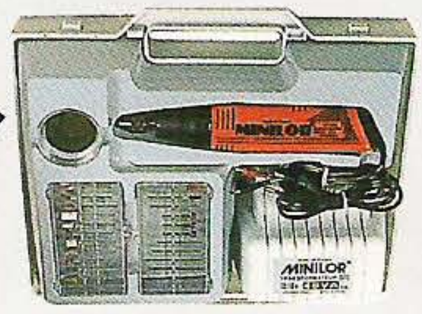
Los primeros y mejores líquidos adaptadores de calcomanías del mercado.
Fijan y adaptan las calcas sobre cualquier superficie de los modelos.

LIQUID DECAL FILM

Reparador de calcomanías

Y también las marcas más prestigiosas en herramientas, equipos y accesorios:

X-ACTO · MINILOR · OLFA · CHAVES · REX · Précy · UHU MODELISMO · EVERGREEN · TORCADE · HIRSCH · BOHLER · SARUNEL · A. BUGARI · HEKAR



La Batalla de Midway

por Eduardo Cea Ovejero

(dibujos del autor)
fotos: Historic Naval Center

4ª parte (y final)

A la misma hora que los hidroaviones PBY Catalina despegaban de Midway, diez Douglas SBD Devastator del Scouting Squadron Three hacían lo mismo desde el USS Yorktown. Su misión era explorar un arco de 100 millas al norte de la Task Force.

El capitán de corbeta John S. Tach y el tte. O´Hare posan delante de un F4F Wildcat del escuadrón VF-3 en la base naval de Oahu, en mayo de 1943.

Un frente frío de nubes se encontraba en el camino hacia la flota japonesa. Las malas condiciones atmosféricas y la baja visibilidad provocaron que los SBD dieran media vuelta a los treinta minutos de haber despegado del portaaviones. Mientras tanto, los PBY de Midway proseguían su búsqueda. A las 5.34 horas se recibió en el USS Yorktown el lacónico mensaje de tte. de navío Howard Ady: «Portaaviones enemigos», seguido por el del tte. de navío William Chase: «Muchos aviones se dirigen hacia Midway; demarcación 320, distancia 180». Seis minutos más tarde un nuevo mensaje de Ady detallaba la situación y composición de la fuerza de Nagumo: «Dos portaaviones y cruceros; demarcación 320, distancia 180, velocidad 25». Los dos portaaviones avistados eran el Soryu y el Hiryu, mientras que el Kaga y el Akagi permanecían ocultos por el humo de protección del crucero Nagara y del acorazado Kirishima. Fletcher comprendió que esta era la fuerza que estaban esperando, pero todavía se encontraba en el límite del radio de acción de su aviones.

Los Douglas TBD Devastator del Torpedo Squadron Six (VT-6) se preparan para despegar de la cubierta del USS Enterprise entre las 7.30 y las 7.40 horas de la mañana del 4 de junio de 1942.

A las 6.07 horas Fletcher envió la orden de ataque a Spruance, el cual ordenó a los portaaviones USS Hornet y USS Enterprise, así como a los buques de protección, poner rumbo al sudoeste e incrementar la velocidad hasta los 25 nudos. La intención de Spruance era la de acercarse lo más posible a la Kido Butai y de esta forma tener garantizada la recuperación de sus aviones. Mientras tanto, Fletcher no pensaba ordenar el despegue de sus efectivos al mismo tiempo que los de Spruance por dos motivos: quería recuperar sus aviones de reconocimiento antes de que comenzaran las operaciones de lanzamiento para no interferir en ellas, y tampoco quería quedarse sin protección aérea porque el mensaje de Ady solamente indicaba la presencia de dos portaaviones y los servicios de inteligencia hablaban de cuatro.

A la misma hora en la que Tomonaga enviaba su mensaje desde Midway, los aviones al mando del capitán de corbeta C.W. McClusky comenzaron a despegar desde el USS Hornet y los del capitán de corbeta S.C. Ring desde el USS Enterprise, volando ambas formaciones alrededor de la Task Force a la espera de noticias más concisas sobre la situación del enemigo. Pero el tiempo pasaba y al no recibirse nuevos informes, un mensaje de señales luminosas ordenó a McClusky que se dirigiera hacia la flota japonesa.

LOS PROBLEMAS DE NAGUMO

Los aviones que iban a participar en un posible ataque contra los portaaviones estadounidenses, 108 en total, estaban todos ellos tripulados por veteranos del ataque a Pearl Harbor. Treinta y seis bombarderos Aichi D3A1 fueron dispuestos en las cubiertas del Hiryu y del Soryu, dieciocho bombarderos de ataque Nakajima B5N2 en las cubiertas del Kaga y del Akagi, mientras que la fuerza de protección la componían treinta y seis cazas Mitsubishi A6M2 de estos dos últimos portaaviones, todos ellos al mando del capitán de corbeta Takashige Egusa.

Pasaron las horas y los aviones de reconocimiento no comunicaron ningún tipo de avistamiento, confirmando las suposiciones del mando, según las cuales los navíos estadounidenses no aparecerían en la zona de combate hasta después de haberse realizado el desembarco en Midway.

Cuando Tomonaga ordenó el regreso a los portaaviones, su experiencia le indicaba que iba a ser necesario un segundo ataque sobre el atolón. La operación había sido llevada a cabo por las tripulaciones más bisoñas; los aviones estacionados en Midway no habían sido destruidos y tampoco las pistas de aterrizaje de Isla Sand ni las defensas costeras, significando estas últimas un serio peligro para las fuerzas de desembarco. Por ello radió a las 7.00 horas un mensaje a

Nagumo: «Es necesario realizar otro ataque con una segunda oleada». El almirante japonés pensó que las conclusiones de Tomonaga eran correctas y ante la inexistencia de fuerzas enemigas en la zona ordenó la preparación de una segunda oleada de ataque, esta vez con tripulaciones más experimentadas. Esta decisión acarrearía más tarde graves consecuencias, pero la mayor amenaza que se cernía en ese momento de la batalla sobre la flota japonesa era la que podía proceder de Midway. Por ello, la orden de Nagumo de cargar los aviones con bombas y desmontar los torpedos fue, en aquella situación, la correcta.

Los armeros y personal de cubierta de los portaaviones Kaga y Akagi trabajaron afanosamente para cumplir la orden de Nagumo en el menor tiempo posible. Los aviones se trasladaban a los ascensores para bajarlos a la cubierta inferior y allí se cambiaba el armamento. Pero aquella tarea no podía realizase en menos de una hora, y para ganar tiempo los torpedos se apilaron en la cubierta inferior en lugar de trasladarse a los depósitos. Una vez rearmados, los aviones fueron subidos nuevamente a cubierta.

Poco antes, se recibió un mensaje del hidro número 4 del Tone en el que comunicaba lo siguiente: «Avistamiento de lo que parecen ser 10 buques de superficie en la posición 10° y a 240 millas de Midway, curso 150, velocidad superior a 20 nudos». La ambigüedad del informe hizo dudar a Nagumo, pero los aviones de Tomonaga estaban a punto de llegar y se ordenó al hidroavión que se cerciorase de la identidad de los buques avistados. A las 8.00 horas emitió un nuevo mensaje: «El enemigo dispone de cinco cruceros y cinco destructores». Este comunicado disminuyó la tensión a bordo del Akagi, pese a las indicaciones del jefe de estado mayor de la 1ª Koku Kantai, vicealmirante Kusuka, el cual opinaba que tal fuerza no navegaría si no iba acompañaba, al menos, de un portaaviones, pero los japoneses siguieron con su plan de enviar una segunda oleada de ataque sobre Midway. Nagumo tampoco tenía otra opción.

TOMONAGA REGRESA

A las 8.30 horas los aviones de Tomonaga se situaron en la vertical de la flota, con muchos de ellos faltos de combustible, pero en ese momento otro mensaje del hidroavión de reconocimiento intranquilizó al mando japonés: «Fuerza acompañada por lo que parece ser un portaaviones»; seguido por otro que indicaba: «Otros dos buques enemigos, aparentemente cruceros, avistados. Se cree que el portaaviones es el Yorktown con su grupo de protección». Las dudas volvieron a asaltar a Nagumo, que debía recoger a los aviones de Tomonaga y atacar al portaaviones enemigo con los Nakajima B5N2 en misión de bombarderos horizontales. Por otra parte, los cazas que habían estado de patrulla como cobertura de la flota necesitaban repostar. Se mandaron retirar de cubierta los B5N2 para dejar espacio libre a los aviones que regresaban, y mientras duraba esta operación daba tiempo a rearmar con torpedos a los Nakajima y prepararlos de este modo para atacar al portaaviones avistado.

A las 8.35 horas se daba la orden de aterrizaje, haciéndolo en primer lugar los cazas A6M2 Reisen para reabastecerlos de combustible y volverlos a lanzar como protección ante un posible ataque. Los aviones que tuvieran problemas debían amerizar a fin de evitar algún accidente que inutilizara la cubierta. Mientras, los armeros que ya antes habían realizado la pesada labor de cambiar los torpedos por bombas apilaron estas últimas dentro del hangar de la primera cubierta, sin llevarlas a los pañoles de munición.

Vueltos a rearmar los Nakajima B5N2 con torpedos y subidos a cubierta, a las 9.18 horas todos los aviones que iban a atacar a los navíos estadounidenses estaban preparados para despegar. Pero en ese preciso momento uno de los serviolas del Akagi avistó una formación que se dirigía hacia el portaaviones en vuelo rasante. Los marineros despejaron rápidamente la cubierta para que despegaran los cazas Mitsubishi A6M2, mientras que el resto de los portaaviones informaba al Akagi que grupos de aparatos se dirigían a sus respectivos buques. Nagumo comprendió que tal cantidad de efectivos no podía proceder de un solo portaaviones y ante dicha eventualidad ordenó el despegue de un avión de exploración del Soryu para localizar y determinar la composición de la flota enemiga.

EL TORPEDO SQUADRON EIGHT

En su camino hacia la flota japonesa los aviones estadounidenses mantenían silencio de radio, roto a las 8.16 horas por el capitán de corbeta John C. Waldron para ponerse en contacto con Ring y comunicarle que sus SBD Devastator iban a cambiar de rumbo, cosa que hizo a las 8.25 horas, siendo seguidos por los F4F Wildcat del capitán John S. Gray. La intuición de Waldron, cambiando de rumbo y desoyendo las órdenes recibidas, le llevó hasta la altura de la flota japonesa, avistando a las 9.10 horas tres de los cuatro portaaviones de la Kido Butai, pero al comunicárselo a Gray no recibió respuesta alguna.

Diez minutos después los destructores de escolta de la fuerza de Nagumo avistaron a los

BATALLA DE MIDWAY. 4 DE JUNIO DE 1942

Primer ataque de las fuerzas estadounidenses

Task Force 16, USS Enterprise (CV-6), capitán de corbeta C. W. McClusky

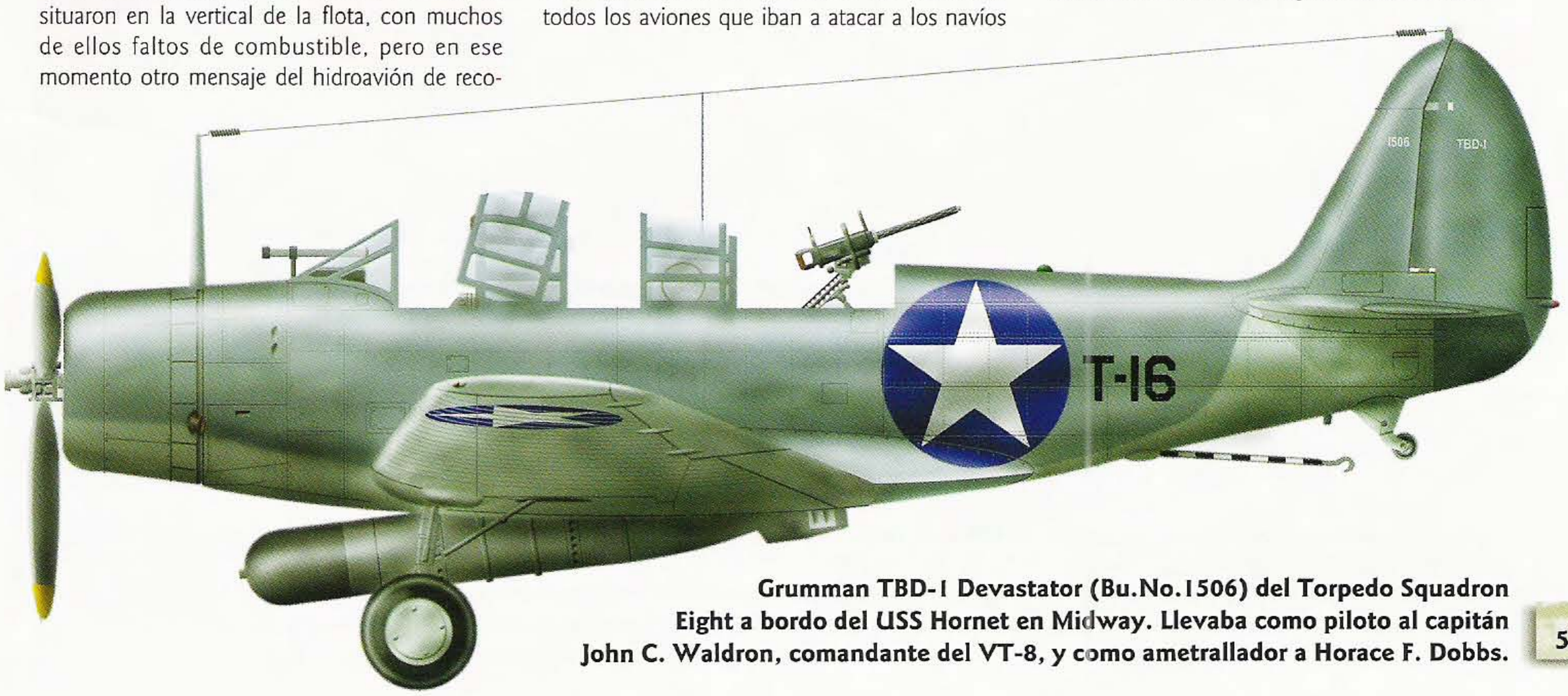
Torpedo Squadron Six (VT-6), capitán de corbeta E. E. Lindsey: 14 torpederos Douglas TBD Devastator.
Bomber Squadron Six (VB-6); capitán de corbeta R. H. Best: 15 bombarderos Douglas SBD Dauntless.
Scouting Squadron Six (VS-6); capitán de corbeta W. E. Gallaher: 16 bombarderos Douglas SBD Dauntless.
Fighter Squadron Six (VF-6); capitán de corbeta J. S. Gray: 10 cazas Grumman F4F Wildcat.

USS Hornet (CV-8), capitán de corbeta S. C. Ring

Torpedo Squadron Eight (VT-8); capitán de corbeta J. C. Waldron: 15 torpederos Douglas TBD Devastator.
Bomber Squadron Eight (VB-8); capitán de corbeta S. C. Ring: 20 bombarderos Douglas SBD Dauntless.
Scouting Squadron Eight (VS-8); capitán de corbeta W. F. Rodee: 15 bombarderos Douglas SBD Dauntless.
Fighter Squadron Eight (VF-8); capitán de corbeta S. G. Mitchell: 10 cazas Grumman F4F Wildcat.

Task Force 17, USS Yorktown (CV-3), capitán de corbeta L. E. Massey

Torpedo Squadron Three (VT-3); capitán de corbeta L. E. Massey: 12 torpederos Douglas TBD Devastator.
Bomber Squadron Three (VB-3); capitán de corbeta M. F. Leslie: 17 bombarderos Douglas SBD Dauntless.
Fighter Squadron Three (VF-3); capitán de corbeta J. S. Tach: 6 cazas Grumman F4F Wildcat.



Grumman TBD-1 Devastator (Bu.No.1506) del Torpedo Squadron Eight a bordo del USS Hornet en Midway. Llevaba como piloto al capitán John C. Waldron, comandante del VT-8, y como ametrallador a Horace F. Dobbs.

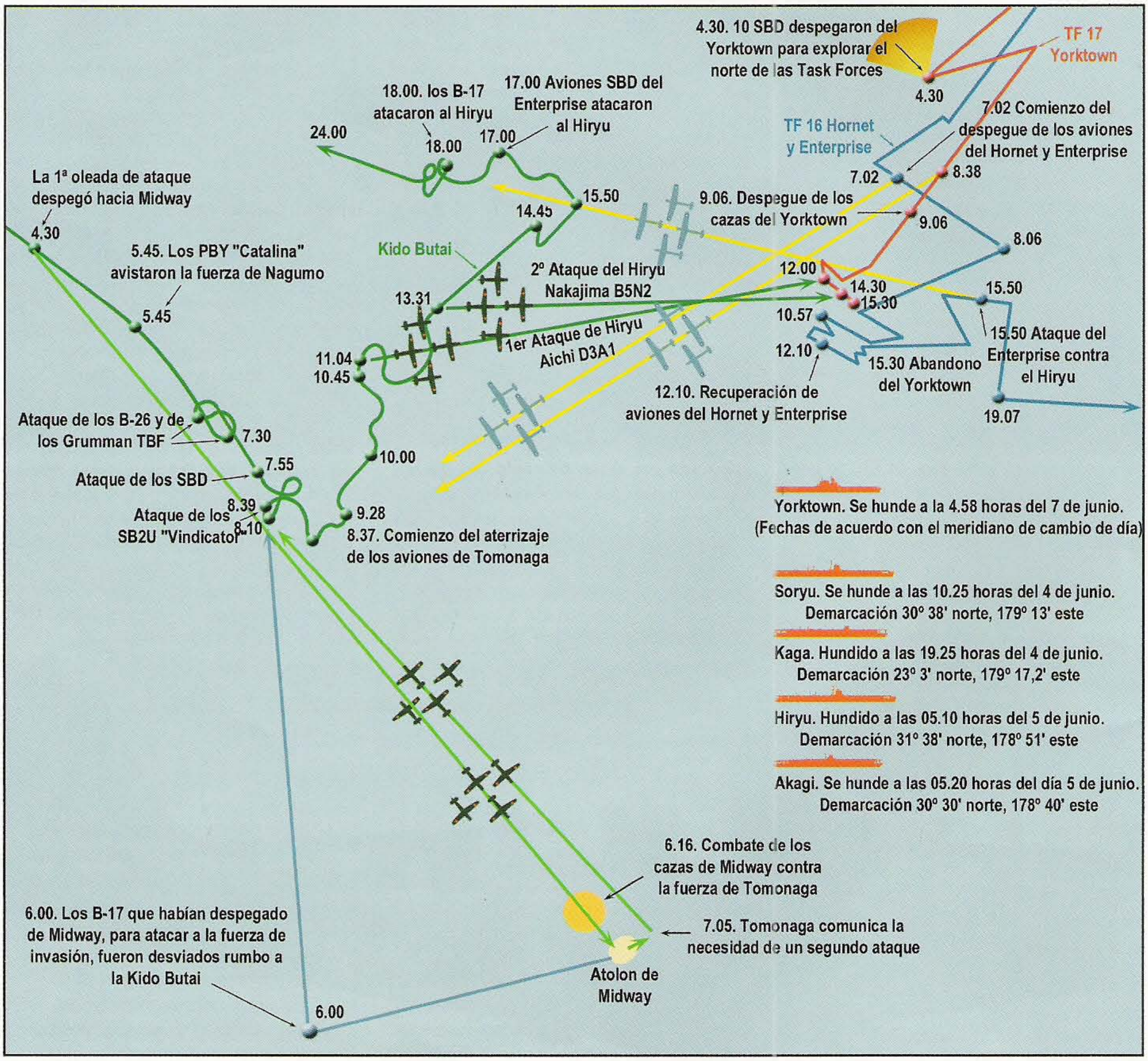
Devastator de Waldron, el cual balanceó las alas de su avión para indicar a sus pilotos que comenzaba el ataque. Los Mitsubishi A6M2, que se mantenían volando en círculos sobre la Kido Butai, se lanzaron sobre los torpederos americanos mientras las defensas antiaéreas de los navíos de protección comenzaban a disparar. Siguiendo su costumbre, los cazas japoneses atacaron primero a los aviones que iban en cabeza de la formación y el primero que recibió sus disparos fue el avión de Waldron, cayendo al mar envuelto en llamas. Uno tras otro los torpederos del escuadrón VT-8 fueron derribados por los cazas y la artillería antiaérea.

Solamente uno de los TBD, el pilotado por el alférez de navío de 2ª clase George H. Gay pudo amerizar, con su ametrallador Robert K. Huntington muerto y el propio Gay herido. Había realizado su ataque a una altitud de 30 metros, disminuyendo la velocidad del avión hasta los 80 nudos para poder lanzar su torpedo contra el Soryu, después de lo cual empezó a tomar altura para pasar sobre el puente del portaaviones y volver a picar hacia el mar, pero su aparato fue alcanzado; dos impactos le hirieron en el brazo y un proyectil de 20 mm estalló en el pedal izquierdo, hiriéndole en un pié, por lo que el avión se hizo ingobernable, haciéndolo caer entre los portaaviones Kaga y Akagi. Después de salir de la cabina antes de que el Devastator se hundiera, permaneció en el mar escondido bajo un cojín de salvamento hasta el crepúsculo, siendo recogido más tarde por un PBY Catalina procedente de Midway. Fue el único superviviente del Torpedo Squadron Eight (VT-8).

LA MASACRE DEL ESCUADRON VT-6

A las 9.32 horas y a la vista de la cantidad de aparatos que estaban atacando a la flota, el Akagi lanzó al aire cinco cazas Mitsubishi A6M2 para reforzar las defensas. Los TBD del capitán de corbeta Lance E. Lindsey descubrieron a su derecha el humo procedente de unos buques, constatando de que se trataba de navíos japoneses. Describiendo un amplio arco de 270 grados se dirigió hacia ellos. Trató de comunicarse con McClusky para coordinar el ataque, pero al no recibir respuesta decidió hacerlo con sus catorce Devastator y sin escolta aérea. Enfiló a la Kido Butai por detrás de la flota y como en ella se encontraba el portaaviones Kaga, fue éste el blanco elegido.

Debido a la confusión del momento la fuerza de ataque se había fragmentado en cuatro grupos. Los torpederos avanzaban en vuelo rasante mientras que los cazas de escolta lo hacían a una altitud de 5.700 metros. Estos Wildcat del teniente Gray no tenían una buena visibilidad por culpa de las capas de nubes que jalonaban la ruta, perdiendo el contacto con los aviones que



Mapa del desarrollo de la Batalla de Midway entre las fuerzas aeronavales estadounidenses y la Kido Butai del contraalmirante Nagumo. Por la disposición de ambas fuerzas, una a cada lado del meridiano de cambio de día, los aviones de la US Navy despegaron tal que hoy, atacaron mañana y volvieron a sus portaaviones hoy.

El USS Yorktown (CV-5) arde el 4 de junio de 1942, después de recibir el impacto de tres bombas japonesas. Esta foto fue tomada por el fotógrafo William G. Roy. Una densa humareda se levanta detrás del puente, donde se aprecia la antena del radar CXAN.

debía proteger. Eran las 9.38 horas cuando los vigías japoneses avistaron este nuevo grupo de ataque. Los veinticinco Reisen de cobertura se dirigieron rápidamente hacia los torpederos de Lindsey, advertidos por los disparos que contra los aviones estadounidenses había realizado el crucero Tone. Al mismo tiempo, otros seis A6M2 despegaron del Akagi y del Kaga. Este último, viendo la proximidad de los atacantes, maniobró para presentar su popa a los torpederos y de esta manera ofrecer un menor blanco, lo que obligó a Lindsey a realizar un amplio giro para lanzar sus torpedos desde una posición más favorable.

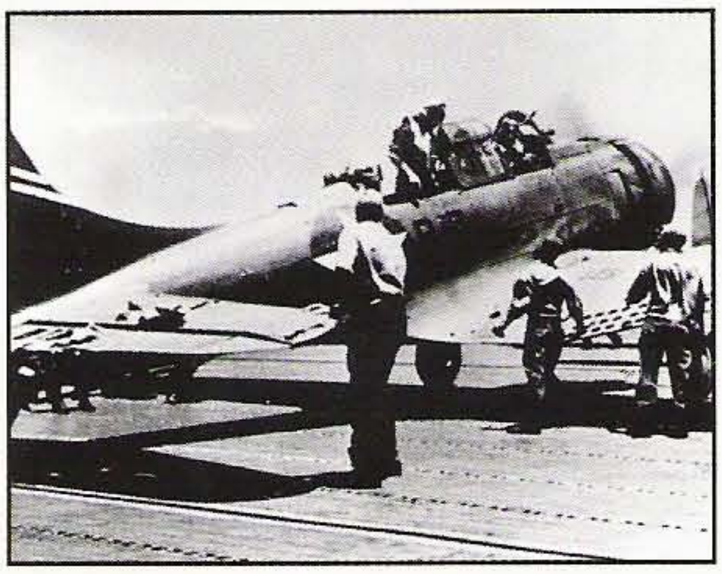
Los cazas japoneses se lanzaron contra los aviones de cabeza, tratando de derribarlos. El primero que cayó fue el Devastator del teniente Ely, destrozado por los proyectiles de 20 mm de los Reisen, que luego se cebaron con el resto de los TBD. En menos de cinco minutos cinco de los siete Devastator del grupo de Ely cayeron al mar. La situación no era mejor para los TBD de Lindsey, que se vieron atacados primero por la defensa aérea. Sus desesperadas llamadas pidiendo cazas de escolta no recibieron respuesta y solamente cinco de los catorce aparatos pudieron regresar al USS Enterprise.

LA DESTRUCCION DEL VT-3

El lanzamiento de los aviones desde el portaaviones USS Yorktown se realizó más tarde. La formación comprendía a los Devastator del Torpedo Squadron Three (VT-3) del capitán Lance E. Massey volando a una altura de 450 metros, y a 300 metros por encima de él los cazas Wildcat del Fighting Squadron Three (VF-3) del capitán de corbeta J.S. Tach. Mientras, los SBD Dauntless del Bomber Squadron Three (VB-3) al mando del capitán de corbeta Maxwell F. Leslie se mantenían mucho más alto, a 5000 metros y al abrigo de las nubes. Estos últimos comenzaron a tener problemas, ya que un mal funcionamiento de los sistemas de lanzamiento de bombas provocaron que éstas se desprendieran de sus soportes, cayendo al mar.

Massey recibió una transmisión del radio ametrallador del avión número 3, Lloyd F. Childers, comunicándole el avistamiento de tres columnas de humo a su derecha, po ello describió un viraje de 345 grados al mismo tiempo que tomaba altura lentamente para permitir a sus aviones lanzarse con un suave picado hacia los buques japoneses, consiguiendo de esta manera una mayor velocidad. Cuando se encontraba a unos 25 kilómetros, el crucero Chikuma envió una salva de disparos hacia los torpederos, advirtiendo de esta forma a los A6M2 Reisen.

Los cazas japoneses se lanzaron sobre los Devastator, pero esta vez los Grumman F4F de Tach trataron de cortarles. Estos Wildcat habían iniciado un picado para alcanzar velocidad, pero los Reisen, lanzándose desde una altura aún mayor pasaron raudos entre los F4F y derribaron de paso el avión del alférez Edgar R. Basset. Tach no pudo impedir que todos los torpederos de Massey, menos dos, fueran destruidos, pero



El SBD Dauntless (Bu.No.4542) pilotado por el tte. de navío George H. Goldsmith acaba de aterrizar milagrosamente sobre la cubierta del USS Yorktown. El avión regresó casi sin combustible y con graves daños en el timón de profundidad derecho.

uno de sus pilotos logró anotarse el derribo de un A6M2. El sacrificio de los Douglas TBD Devastator y la acción conjunta con los cazas de Tach señalaron positivamente a los estadounidenses el camino a seguir.

McCLUSKY SE LANZA AL ATAQUE

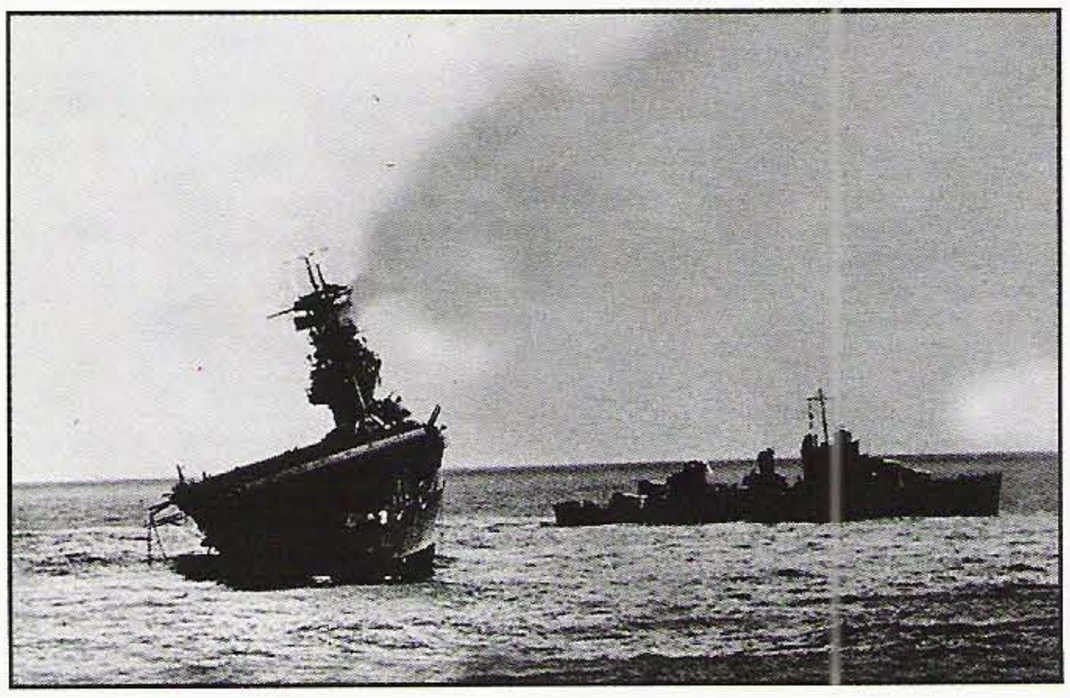
El entusiasmo y la confianza corrían por las filas japonesas. Todos los ataques lanzados hasta el momento contra la Kido Butai habían sido rechazados con la práctica aniquilación de los atacantes. La moral era alta y la confianza en la victoria elevada. Pero el sacrificio de los aviones estadounidenses no iba a ser en vano. Hasta ahora la lucha se había desarrollado al nivel del mar, produciendo una cierta descoordinación en la defensa aérea japonesa, y los cazas Mitsubishi A6M2 estaban situados a una altitud nada ventajosa para repeler un nuevo ataque, y este se iba a producir desde lo más alto.

Alrededor de las 8.00 horas la formación de McClusky puso rumbo hacia donde se suponía que se encontraba la fuerza de Nagumo. Al contrario que Ring, el cual creyó que iba a encontrarse con la flota enemiga más al sur, en dirección a Midway, McClusky supuso que los portaaviones de la Kido Butai se desplazarían hacia el norte para atacar a los estadounidenses después de recoger a los aviones de Tomonaga. Este cambio de rumbo supuso una decisión muy arriesgada, pues los aviones estaban en el límite de su radio de acción y si no encontraban pronto a los japoneses tendrían graves dificultades para regresar a su portaaviones.

A las 10.00 horas los aviones de McClusky detectaron la estela de un destructor japonés cuando se encontraban a una distancia de 64 kilómetros de la Kido Butai. Suponiendo que se trataba de uno de los buques de protección de Nagumo, lo siguieron hasta divisar tres de los portaaviones, que en ese momento estaban soportando el ataque de los TBD Devastator.

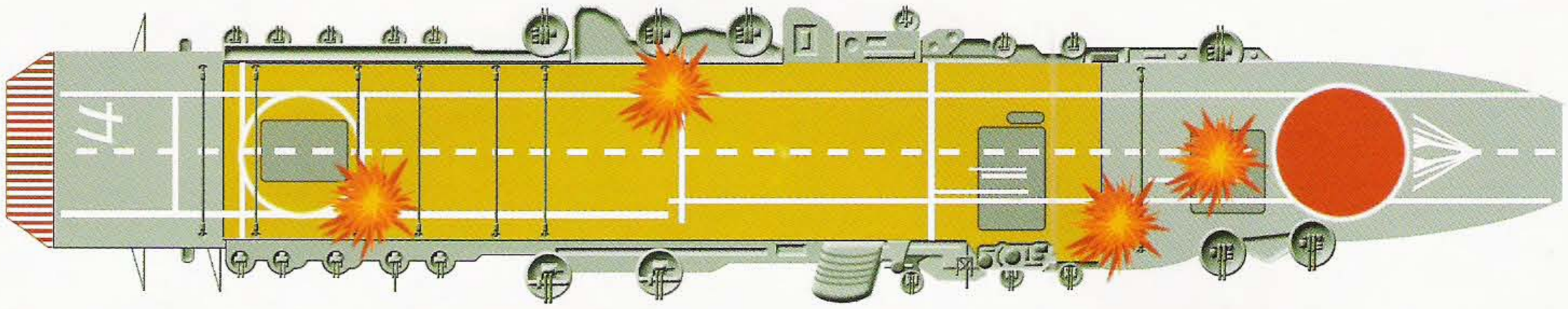
El grupo mandado el capitán de corbeta Clarence W. McClusky estaba compuesto por ocho SBD-3 y siete SBD-2, todos ellos del Bomber Squadron Six bajo el mando del capitán de corbeta Richard H. Best. Detrás volaban los Devastator del Torpedo Squadron Eight al mando del Waldron y los dieciséis SBD-2 del Scouting Squadron Six bajo el mando del capitán de corbeta W.E. Gallaher.

Best indicó a McClusky que procedía a atacar según la doctrina al uso, es decir, al portaaviones que se encontrara más próximo a su situación. Por este motivo todos los Dauntless se lanzaron sobre el Kaga, cayendo con el sol a su espalda. Sólo unos pocos disparos de fuego antiaéreo saludaron su inopinada presencia. Tres bombas no hicieron blanco, pero una cuarta



El USS Yorktown aparece escorado unos quince grados después del ataque de Tomonaga. Junto al portaaviones navega el destructor USS Hamman. Ambos fueron hundidos por los torpedos del submarino japonés I-168.

impactó cerca del elevador de popa, entre los aviones que esperaban en cubierta para ser lanzados. La explosión causó estragos, incendiando los aviones y haciendo estallar sus bombas, mientras el combustible se filtraba hacia la cubierta inferior e incendiaba todo a su paso. Dos bombas más estallaron en la zona de la proa; una lo hizo sobre el elevador delantero y la segunda penetró hasta la cubierta inferior, haciendo detonar las bombas que habían sido apiladas allí, matando a mecánicos y armeros y también al capitán de navío Okada, que se encontraba en el puente de mando. Otra bomba hizo blanco en el lado de estribor, contribuyendo a incrementar los incendios producidos por



Vista superior del portaaviones Kaga, donde se señalan los lugares aproximados en los que impactaron las bombas lanzadas por los Douglas SBD Dauntless del grupo de McClusky.

los tres impactos anteriores. El calor era tan intenso que la pintura empezó a arder. A las 16.40 horas se dio la orden de abandonar el buque, mientras los destructores Maikaze y Hagikaze recogían supervivientes. A las 19.25 horas se produjeron dos explosiones que desgarraron el casco, girando el portaaviones sobre sí mismo y hundiéndose, llevándose con él a 814 tripulantes y todos los aviones que componían su dotación.

LOS DAUNTLESS ATACAN AL AKAGI

Rechazado el ataque de los Devastator, los aviones situados en la cubierta del Akagi se disponen a despegar, pero cuando el primero de los cazas Reisen empezaba la carrera de despegue tres SBD Dauntless, los pilotados por el capitán Best y los alféreces de navío de 1ª clase E.J. Kroeger y F.T. Weber se lanzaron contra el buque insignia de la Kido Butai. La bomba lanzada por Best penetró en el hangar inferior a través del ascensor central, explotando en un recinto cerrado y provocando daños de gran magnitud. Como en el caso del Kaga, también afectó a los aviones que estaban en cubierta, incendiando sus depósitos de combustible y haciendo explosionar las bombas y torpedos. La bomba lanzada por Kroeger cayó en el mar por el lado de babor, a una docena de metros de la proa, y la arrojada por Weber tampoco hizo blanco, impactando en el agua y levantando una columna de agua de unos veinte metros de altura.

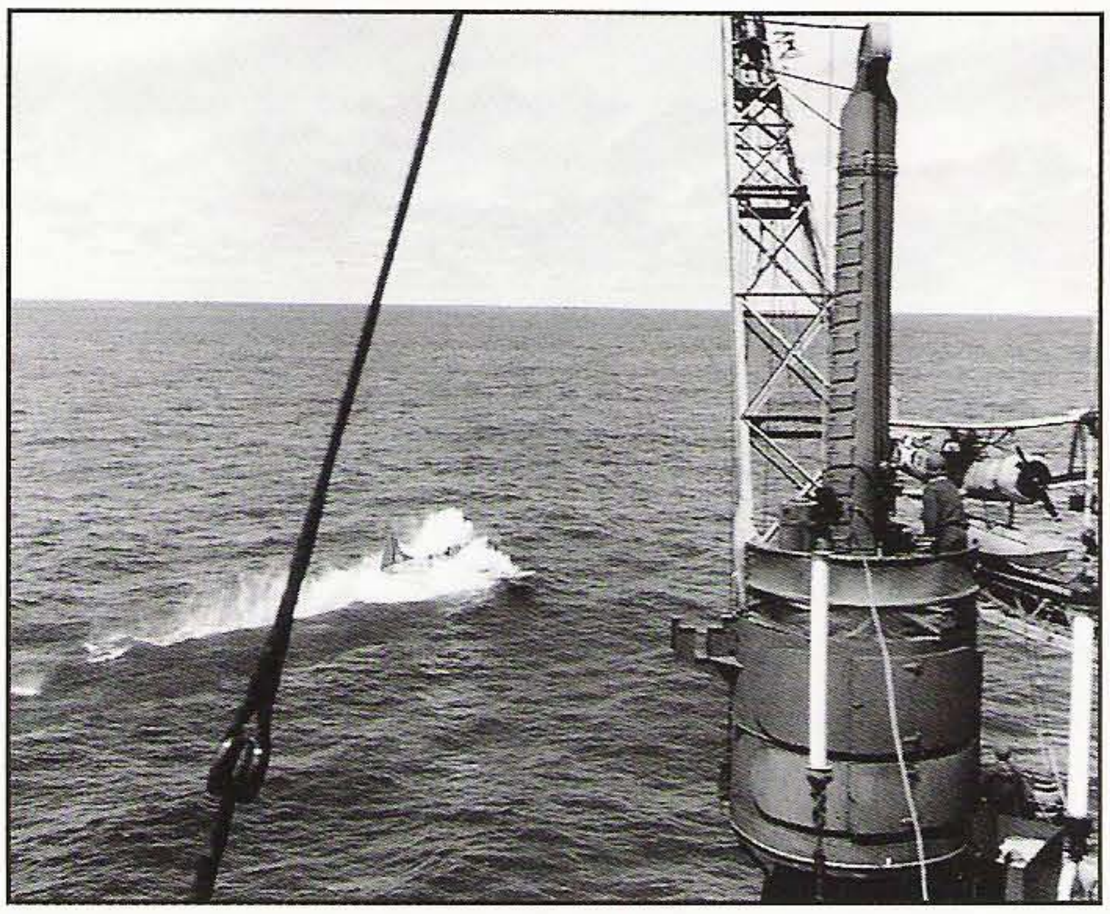
El incendio se va propagando a lo largo del Akagi, alcanzando los depósitos de bombas que, como en el caso de Kaga, se habían apilado en el hangar inferior, explosionando y dejando incomunicadas la mayor parte de las secciones del portaaviones. El timón dejó de funcionar y el buque se hizo ingobernable. Nagumo tuvo que abandonarlo para trasladarse al crucero Nagara, donde estableció su puesto de mando.

A las 5.20 horas los destructores Arashi, Hagikaze, Maikaze y Nowake lo remataron con un torpedo cada uno que hicieron blanco en el lado de estribor. El Akagi se hundió con 263 hombres, aunque fueron recogidos por los destructores un total de 1.070 supervivientes.

BOMBAS SOBRE EL SORYU

Los tripulantes de Soryu apenas tuvieron tiempo de reaccionar cuando observaron las explosiones sobre el Kaga. Los SBD del capitán de corbeta Leslie, del Bomber Squadron Three, empezaron su ataque a las 10.25 horas. No se sabe exactamente dónde cayeron las bombas, pero al parecer la primera de ellas explotó en cubierta entre los elevadores central y de popa, mientras que la segunda lo hizo al lado del elevador de proa, alcanzando el hangar inferior después de haber atravesado la cubierta de vuelo. El intenso calor producido por los incendios era de tal magnitud que los mamparos empezaron a derretirse. Una tercera bomba cayó a popa entre los aviones que esperaban despegar, matando a sus tripulaciones y al personal de cubierta.

El Soryu ardía por los cuatro costados y a los veinte minutos de iniciarse el ataque una gran explosión sacudió toda la estructura del barco, que quedó sin gobierno. Ante esta situación el capitán de navío Ryusaku Yanagimoto ordenó el abandono del portaaviones, mientras los destructores Isokaze y Hamakaze se acercaron a su costado para recoger supervivientes. A las 19.13 horas el Soryu se hundió con 713 oficiales y marineros, incluyendo a su capitán.



Uno de los SBD Dauntless que había participado en el ataque a la Kido Butai ameriza, falto de combustible, a babor del buque USS Astoria.

LA RESPUESTA DEL HIRYU

El Hiryu era el único superviviente de la Kido Butai, quizás por navegar más al norte que sus tres infortunados compañeros. A bordo del buque el contraalmirante Tamon Yamaguchi se reunió con su estado mayor para planear el siguiente movimiento de la flota. Sólo le quedaban treinta y cuatro aviones: siete cazas Mitsubishi A6M2, dieciocho Aichi D3A1 y nueve Nakajima B5N2, a los que había que añadir otros treinta y uno Mitsubishi A6M2 que patrullaban a baja cota sobre la destrozada escuadra de Nagumo.

Yamaguchi quiso atacar con todo lo disponible pero a la vista de los informes ordenó el despegue de los dieciocho Aichi D3A1 al mando del teniente de navío Michio Kobayashi, acompañados por seis cazas Reisen de escolta al mando del teniente de navío Yusuhiro Shigematsu. El resto de los cazas se reservó para la protección del portaaviones y para un posible segundo ataque contra la flota estadounidense. Los aviones comenzaron el despegue a las 10.45 horas y quince minutos más tarde toda la formación se dirigió hacia el enemigo.

Mientras tanto, el portaaviones USS Hornet puso proa al viento para lanzar una patrulla de protección mientras se procedía a recuperar los aviones que habían participado en el ataque. Los primeros en tomar cubierta fueron los diez Grumman F4F de Gray y un poco más tarde, a las 11.15 horas, lo hicieron los Dauntless de Ring, pero algo hizo ver a los tripulantes del portaaviones que algo no había marchado bien, ya

Una foto de los infortunados componentes del Torpedo Squadron Eight en la cubierta del USS Hornet, tomada poco antes de Midway. Señalado con un círculo blanco vemos al alférez George H. Gay, único piloto del escuadrón que sobrevivió a la batalla.

que estos Dauntless volvían con sus bombas sin lanzar. Efectivamente, al no encontrar a la flota japonesa en el punto indicado, Ring había tomado rumbo sur al suponer que Nagumo se había dirigido hacia Midway.

Media hora más tarde regresó el alférez de navío Tucker junto con otros dos Dauntless de su misma sección. A bordo del USS Hornet la angustia se elevaba de tono al no divisarse más aviones. Por fin, la radio recibió un mensaje del capitán de corbeta Johnson pidiendo permiso para tomar cubierta. Regresaba junto con otros diez Dauntless, pero ninguno de los Devastator volvió.

Mientras tanto en el USS Enterprise ocurría lo mismo y los aviones iban llegando en pequeños grupos. Durante el viaje de regreso el teniente de navío Charles R. War, que mandaba una sección del Scouting Squadron Six volando con sus SBD Dauntless, en compañía de otros cinco que también se dirigían hacia la relativa seguridad de su portaaviones, avistaron a la formación de Kobayashi. Los cazas de Shigematsu pidieron permiso para atacar a los Dauntless, los cuales se defendieron tan enérgicamente que consiguieron dañar a dos de los Reisen. El resto se enzarzó en un combate que duró unos veinte minutos, provocando que los Aichi D3A1 iniciaran el ataque sin cobertura de cazas. Eran las 12.00 horas.

Los aviones de Kobayashi fueron avistados por los Wildcat del alférez Art Brassfield, atacándolos inmediatamente y consiguiendo derribar tres, pero las defensas estadounidenses no estaban en buena posición y el resto de los aviones de Kobayashi lograron situarse en posición de lanzarse sobre el portaaviones. Una bomba de 240 kilos hizo blanco en cubierta. Un segundo D3A1 fue alcanzado pero logró lanzar su bomba, aunque estalló en el agua. Otros tres Aichi pilotados por Nakazawa, Nakagawa y Seo lanzaron sus respectivas bombas, pero solamente la del primero alcanzó la cubierta de vuelo, haciendo explosión en el interior del buque. Dos de las calderas del portaaviones dejaron de funcionar. Los incendios comenzaron en el interior y una espesa columna de humo empezó a elevarse en el cielo. Ante esta situación Fletcher traspasó su puesto de mando al acorazado USS Astoria.

TOMONAGA ATACA AL YORKTOWN

A las 12.00 horas, uno de los aviones de reconocimiento que antes habían sido lanzados por el Soryu trató de aterrizar en su portaaviones, pero al comprobar que se encontraba en llamas decidió apontar en el Hiryu. El piloto se presentó inmediatamente a Yamaguchi, comunicándole que no había podido emitir mensajes por tener la radio estropeada. De viva voz le comunicó que la fuerza enemiga estaba compuesta por tres portaaviones, entre los cuales se encontraba el USS Yorktown para sorpresa de los japoneses, que creían haberlo hundido en la Batalla del Mar del Coral.

Haciendo un recuento de las fuerzas que le quedaban, Yamaguchi comprobó que disponía de diez bombarderos B5N2 y seis cazas A6M2. Los B5N2 estaban al mando del teniente de navío Tomonaga, que se presentó voluntario para dirigir el ataque aún a sabiendas de que no podría regresar, ya que su aparato había sido alcanzado en el depósito de combustible durante el ataque a Midway. Los cazas estaban al mando del teniente de navío Shigeru Mori.

El radar del USS Yorktown detectó a las 13.55 horas un eco en su pantalla. Era la fuerza de

TORPEDO SQUADRON THREE (VT-3), capitán de corbeta Lance E. Massey

First Division

Avión	Bu.No.	Tripulación
1	0285	Capitán de corbeta Lance E. Massey / radio ametrallador L.E. Perry.
2	0286	Piloto W.G. Esders / radio ametrallador R.B. Brazier.
3	0303	Piloto H.L. Corl / radio ametrallador L.F. Childers.
4	0310	Alférez de navío de 1ª clase C.W. Howard / radio ametrallador H.C. Lundy.
5	0312	Alférez de navío de 2ª clase I.L. Smith / radio ametrallador R.J. Darce.
6	0340	Piloto J.W. Haas / radio ametrallador W.A. Phillips.

Second Division

7	0341	Teniente de navío P.H. Hart / radio ametrallador J.R. Cole.
8	0343	Alférez de navío de 2ª clase D.J. Roche / radio ametrallador C.L. Moore.
9	0354	Alférez de navío de 2ª clase C.A. Osberg / radio ametrallador R.M. Hanson.
10	0361	Alférez de navío de 1ª clase R.W. Suesens / radio ametrallador T.L. Barkley.
11	0375	Alférez de navío de 2ª clase O.A. Powers / marinero J.E. Mandeville.
12	0381	Alférez de navío de 2ª clase W.F. Osmus / radio ametrallador B.R. Dodson.

El alférez de navío de 2ª clase W.F. Osmus fue capturado por los japoneses y fusilado.

TORPEDO SQUADRON SIX (VT-6) capitán de corbeta Eugene E. Lindsey

First Division

Avión	Bu.No.	Tripulación
1	0289	Capitán de corbeta Eugene E. Lindsey / radio ametrallador C.T. Grenant.
2	1512	Alférez de navío de 1ª clase S.L. Rombach / radio ametrallador W:F. Green.
3	0279	Alférez de navío de 2ª clase E. Heck / radio ametrallador L. Richey.
4	0350	Alférez de navío de 1ª Clase R.E. Laub / radio ametrallador W.C. Humphery.
5	0368	Alférez de navío de 2ª clase I.H. McPherson / radio ametrallador W.D. Horton.
6	0366	Alférez de navío de 1ª clase J.T. Eversole / radio ametrallador J.U. Lane.
9	0378	Teniente de navío de 1ª clase R.M. Holder / radio ametrallador G.J. Durawa.

Second Division

10	0342	Teniente de navío A.V. Ely / radio ametrallador A.R. Lindgreen.
11	0338	Piloto S.B. Smith / piloto 2ª clase W.N. McCoy.
2	0365	Alférez de navío de 2ª clase F.G. Hodges / radio ametrallador J.H. Bates.
13	1505	Teniente de navío P.J. Riley / radio ametrallador E.J. Mushiniski.
14	0327	Alférez de navío de 2ª clase J.W. Brock / radio ametrallador J.M. Blundell.
7	0294	Alférez de navío de 1ª clase L. Thomas / radio ametrallador H.F. Littlefield.
8	0367	Alférez de navío de 2ª clase A.W. Winchell / radio ametrallador D.M. Cossitt.

TORPEDO SQUADRON EIGHT (VT-8), capitán de corbeta John C. Waldron

First Division

Avión	Bu.No.	Tripulación
T-16	1506	Capitán de corbeta John C. Waldron / radio ametrallador H.F. Dobs.
T-2	0276	Teniente de navío R.A. Moore / radio ametrallador T.H. Pettry.
T-3	0297	Alférez de navío de 2ª clase W.R. Evans / radio ametrallador R.E. Bibb.
T-4	0321	Alférez de navío de 2ª clase H.J. Ellison / radio ametrallador G.A. Field.
T-5	0308	Teniente de navío de 1ª clase J.D. Woodson / radio ametrallador O.D. Creasy.
T-6	0293	Alférez de navío de 2ª Clase W.W. Creamer / aviador de 2ª clase F.S. Polston.
T-7	0284	Alférez de navío de 2ª clase J.P. Gray / radio ametrallador T.H. Pettry.
T-8	0324	Alférez de navío de 2ª clase U.M. Moore / radio ametrallador W.F. Sawhill.

Second Division

T-9	0295	Teniente de navío J.C. Owens / radio ametrallador A. Maffei.
T-10	1509	Alférez de navío de 2ª clase H.P. Kenyon / radio ametrallador D.L. Clark.
T-11	0364	Alférez de navío de 1ª clase G.M. Campbell / radio ametrallador R.J. Fisher.
T-12	0311	Piloto de 1ª clase R.B. Miles / aviador de 2ª clase A.L. Picou.
T-13	0372	Alférez de navío de 2ª clase W.W. Abercrombie / radio ametrallador B.B. Phelps.
T-14	1518	Alférez de navío de 2ª clase G.H. Gay / radio ametrallador T.H. Pettry.
T-15	0329	Alférez de navío de 2ª clase G.W. Teats / radio ametrallador H. Martin.

Tomonaga, y el capitán de navío Buckmaster, comandante del portaaviones, ordenó incrementar la velocidad para poder lanzar sus aviones. Como ayuda al USS Yorktown despegaron desde el USS Enterprise seis Wildcat al mando del alférez E.S. McCuskey. Cuando el USS Yorktown alcanzó la velocidad crítica a las 14.40 horas, otros ocho Wildcat al mando de Tach despegaron de su cubierta, pero les costó tiempo alcanzar la necesaria altura y velocidad. Con todo, pudieron interceptar a los B5N2 y derribaron dos, pero el resto de la formación siguió su rumbo hacia el USS Yorktown sin inmutarse. El propio Tomonaga no pudo lanzar su torpedo y fue derribado por Tach.

Los torpederos de la sección del teniente de navío Hashimoto fueron los que verdaderamente se situaron en posición para atacar. Estos cinco B5N2 lanzaron sus torpedos y el USS Yorktown no pudo esquivarlos. Uno de ellos impactó en el costado de babor a cinco metros por debajo de la línea de flotación y rápidamente el portaaviones se escoró. Un segundo torpedo hizo blanco en la zona del timón, dejando al navío sin gobierno ni suministro de electricidad y Buckmaster dio la orden de abandonarlo.

Los japoneses perdieron en este ataque tres cazas Mitsubishi A6M2 y cinco Nakajima B5N2. Toshio Hashimoto envió un mensaje en el que comunicaba que un portaaviones clase Enterprise había sido alcanzado por dos torpedos y se estaba hundiendo. La noticia levantó el ánimo de los japoneses, que creían haber hundido dos portaaviones americanos, pero este dato inexacto les hizo pensar que todavía podían inclinar la balanza a su favor. Pero las fuerzas de que disponía el almirante Yamaguchi estaban muy menguadas, reduciéndose a cinco bombarderos Aichi D3A1, cuatro bombarderos de ataque Nakajima B5N2 y seis cazas Mitsubishi A6M2. Finalmente decidieron lanzar un nuevo ataque contra el único portaaviones que, según los japoneses, quedaba a los estadounidenses.

EL FIN DEL HIRYU

Solamente un puñado de Mitsubishi A6M2 defendían al portaaviones Hiryu, y los SBD Dauntless comenzaron su ataque bajo un factor sorpresa total. Las dos primeras bombas fallaron, pero una tercera lanzada por el alférez Jaccard hizo explosión bajo la cubierta a la altura del primer ascensor, lazándolo contra el puente. Los cazas japoneses trataron de defender el navío con la mayor energía posible, pero no pudieron evitar que tres bombas lograran impactar. El violento incendio envolvió al portaaviones en llamas; muchos hombres yacían muertos sobre la cubierta y el humo espeso ahogaba a otros.

El resto de los SBD Dauntless, al comprobar que el Hiryu estaba tocado de muerte, dirigieron su ataque contra los barcos que lo acompañaban, lanzándose sobre el Haruna, el Tone y el Chikuma pero sin alcanzar a ninguno de ellos. Después los aviones estadounidenses se retiraron del escenario de la batalla. El Hiryu ya no disponía de equipos contra incendios y dos destructores se acercaron al buque para tratar de apagarlo, pero cuando las llamas alcanzaron los niveles inferiores el portaaviones se paró. El calor generado provocó la rotura de los mamparos inferiores e hizo que el agua penetrara e inundara el barco, escorándose unos trece grados.

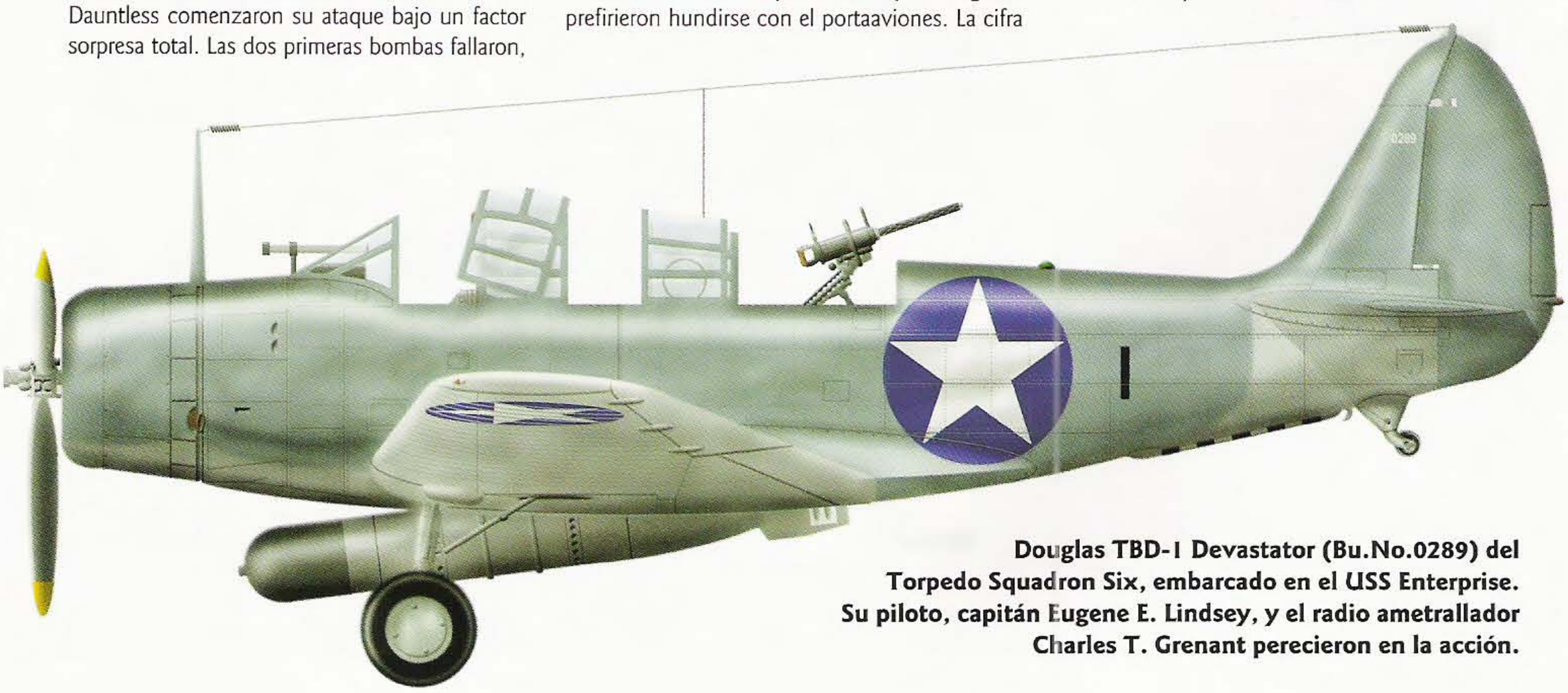
El Hiryu se resistía a hundirse, pero a las 01.58 horas se produjo una enorme explosión y Yamaguchi ordenó abandonarlo, siendo recogidos los supervivientes por los destructores Kazagumo y Makigumo. Este último lanzó un torpedo para hundir definitivamente al Hiryu a las 5.10 horas. El capitán Kaku y Yamaguchi prefirieron hundirse con el portaaviones. La cifra total entre muertos y desaparecidos fue de 383 hombres.

Los supervivientes del destructor USS Hamman llegan a Pearl Harbor a bordo del USS Benham (DD-397). En el muelle aguardan las ambulancias de la US Navy para evacuar a los heridos.

EL HUNDIMIENTO DEL YORKTOWN

Por su parte, el USS Yorktown también se resistía a hundirse después de sufrir el ataque de Tomonaga. A las 15.00 horas se dio la orden de abandonar el barco y 2.270 tripulantes fueron recogidos, pero a la vista de que los incendios habían sido casi controlados Fletcher ordenó que fuese remolcado para tratar de salvarlo. Pero un hidro de reconocimiento del Chikuma observaba a distancia todos estos esfuerzos y radió un mensaje al submarino I-163, mandado por el capitán de fragata Yahachi Tanabe, el cual se dirigió hacia la zona indicada por el avión.

A las 13.05 horas el submarino I-168 lanzó cuatro de torpedos. El USS Balch se apercibió del ataque, comunicando la situación al portaaviones y al destructor USS Hamman, que se encontraba a su lado para prestarle apoyo, mientras que el USS Vireo remolcaba al Yorktown. Este aviso llegó demasiado tarde y uno de los torpedos alcanzó de lleno al USS Hamman, partiéndolo en dos y hundiéndose rápidamente, mientras que otros dos torpedos alcanzaron al USS Yorktown. El capitán Buckmaster ordenó la evacuación total del navío y a las 04.58 horas el USS Yorktown se hundió en el Pacífico. La Batalla de Midway había terminado.



Douglas TBD-1 Devastator (Bu.No.0289) del Torpedo Squadron Six, embarcado en el USS Enterprise. Su piloto, capitán Eugene E. Lindsey, y el radio ametrallador Charles T. Grenant perecieron en la acción.

No te prives de trabajar con las mejores herramientas

AHORA... ¡TODOS CON AEROGRAFO!

SOLO PARA SUSCRIPTORES EUROMODELISMO

Mod. 17.050

Compresor ATLANTIS

94,00 euros
(+ 15,00 euros por gastos de envío)

La manguera y el filtro se vende aparte

Manguera
9,00 euros
Filtro
12.00 euros

Mod. 170.469

Compresor Silencioso EOLO

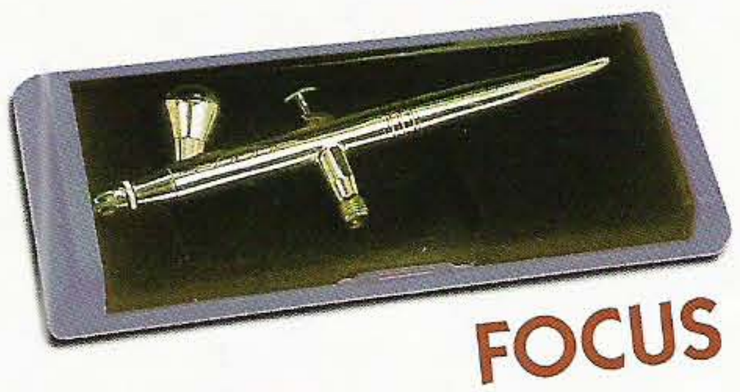
Compresor silencioso con calderín, manómetro y filtro.

250,00 euros
(+ 18,00 euros por gastos de envío).
Precio subvencionado por EuroModelismo

I/CHAVES
50,00 euros
(gastos de envío incluidos)
Doble acción. Boquilla de 0,3. Conexión universal. Un todo terreno para cualquier trabajo.

CHAVES

2/FOCUS
91,00 euros
(gastos de envío incluidos)
El más fino de todos. Doble acción. Boquilla superfina de 0,2 micras. Depósito desmontable.



FOCUS

3/EVOLUTION
110,00 euros
(gastos de envío incluidos)
Para los trabajos más precisos. Doble acción. Incluye boquillas y agujas de 0,2 y 0,4.

EVOLUTION

4/AZTEK
160,00 euros
(gastos de envío incluidos)
El más versátil. Estuche con diferentes tipos de boquillas y depósitos intercambiables.

AZTEK

ENVIE ESTE CUPON A: ACCION PRESS, S.A. C/EZEQUIEL SOLANA, 16 - 28017 MADRID
TAMBIEN PUEDE HACER SU PEDIDO LLAMANDO AL TEL: 913 67 57 08 (días laborables de 10 a 14 horas y de 16 a 18 horas)

DESEO RECIBIR: .....

FORMAS DE PAGO:

❑ Giro postal ❑ Contrareembolso (más gastos de envio)

❑ Visa. Titular Visa ..... DNI .....

Visa nº: ..... Caducidad .....

❑ Transferencia bancaria: nº cta. Accion Press, S.A.: Caja Madrid 2038-1854-24-6000008565

❑ Giro Bancario. Titular de la cta.: ..... nº cta. (20 digitos): .....

NOMBRE _____ PRIMER APELLIDO _____ SEGUNDO APELLIDO _____

DOMICILIO: CALLE, PLAZA _____ NUMERO _____ PISO _____ C. POSTAL _____

CIUDAD _____ PROVINCIA _____ TELEFONO _____

ESTA OFERTA ANULA LAS ANTERIORES

IV Concurso de Pintura de Figuras Fantásticas «TOY SOLDIER 2003»

RESULTADOS

Jóvenes Promesas
1º Jaime Maine Lucas: Tyrion.
2º Daniel Acien: Doncella Espectral.
3º Fco. Javier Ribera Azogue: Jinete Goblin.

Monstruos
1º Joaquín Astorga: Minotauro.
2º David Ramos Ramírez: Troll de Piedra.
3º Santiago Moreno: Serpiente Alada.
Accésit/ Rafael Muriel: Carnosaurio.

Open
1º Fco. Javier Molina Vázquez: Ghost.
2º Domingo Sánchez: Terran Paramédico.
3º Juan José Barrena: Drácula.
Accésit/ Manuel Conde Benítez: Alemania 2050.

Unidades
1º Rafael Muriel: Escuadra Kroxigor.
2º Miguel Gutiérrez Villarubia: Mekanikoz Drejgut.
3º Sergio Revuelta: Guardia del Fénix.

Vehículos
1º Juan José Barrena: Cuádriga Elfo.
2º Fco. Javier Molina Vázquez: Mantaraya.
3º Miguel Gutiérrez Villarubia: Buggie del Gulz.

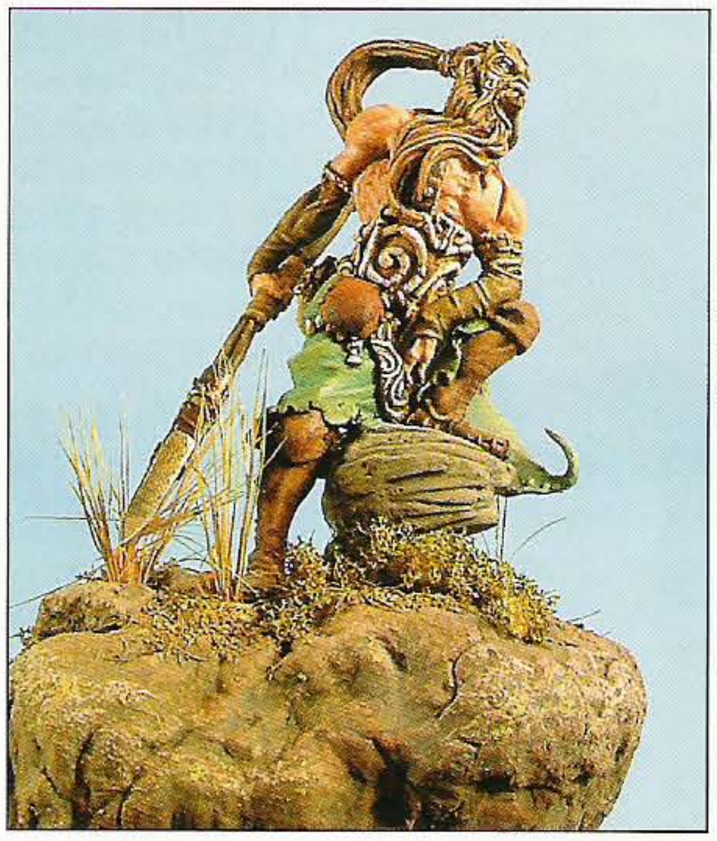
Figuras WH 40K
1º Juan José Barrena: Sgto. Angeles Sangrientos.
2º Luis Segura: Hermana de Batalla.
3º Antonio Fernández Lizaso: Córbulo.

Figuras WHF
1º Pedro Caballero Ameney: Punks not Dead.
2º Juan José Barrena: Hechicera Bretoniana.
3º «Carlos Jesús»: Légolas y Gimli.
Accésit/ Víctor Gil Cifuentes: Portaestandarte.
Accésit/ Javier Maruri: Archaon.

Premio Games Workshop a la mejor unidad:
Rafael Ortuño: Pastores de Garrapatos.
Premio Hobby World a la mejor obra open:
José María Sena: Asalto.
Premio EuroModelismo mejor obra WH40K:
Antonio Plácido Piñero: Díaz de Torquemada.
Premio EuroModelismo mejor obra WHF:
Víctor Domínguez Gutiérrez: Druida Keltoi.
Premio AMESA a la mejor jóven promesa:
Fco. Javier Sotelo Sevillano: Land Raider.
Premio Lib. Mayone al mejor monstruo:
Antonio Plácido Piñero: Zacharias el Eterno.
Premio Toy Soldier al ganador absoluto:
Juan José Barrena: Hombre Arbol.

Segundo Premio Vehículos: Mantaraya, **de Fco. Javier Molina Vázquez.**

Premio Toy Soldier al ganador absoluto: Hombre Árbol, **de Juan José Barrena.**



Premio EuroModelismo a la mejor obra WHF: Druida Keltoi, **de Víctor Domínguez Gutiérrez.**

Tercer Premio Vehículos: Buggie del Gulz, **de Miguel Gutiérrez Villarubia.**

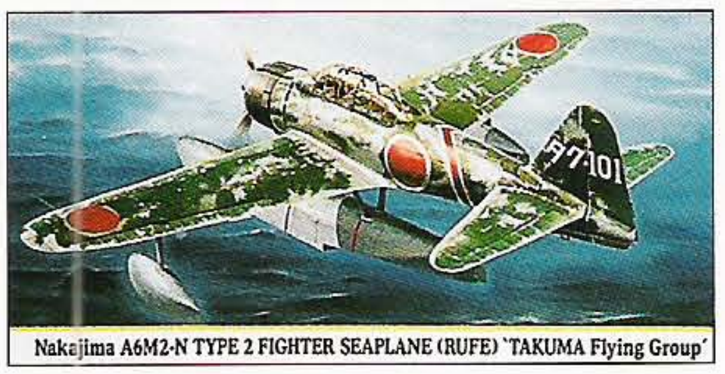
Primer Premio Figuras WHF: Punks Not Dead, **de Pedro Caballero Ameney.**

Novedades

HASEGAWA

Distribuidor: PEMAR MODEL

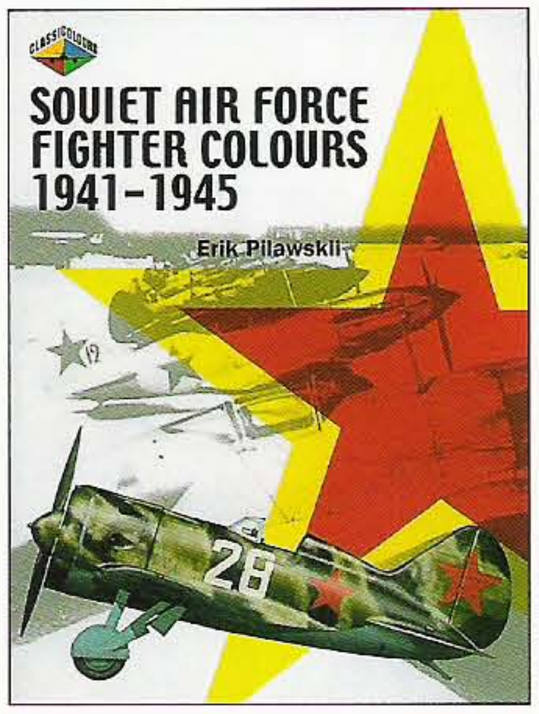
El fabricante japonés lleva tiempo dedicando algunas de sus más interesantes referencias a los aviones de la US Navy anteriores a la era «ghost», con los llamativos esquemas de los escuadrones embarcados en portaaviones durante los años 60-70. A escala 1/72 es nuevo este **F-4B/N Phantom II** (ref.0640) del escuadrón VF-51 en Vietnam. A 1/48 siguen apareciendo otras versiones del bonito **Skyhawk:** el **A-4E/F** (ref.9486) con calcas para dos escuadrones del US Marine Corps y un **A-4L** (ref.9496) del escuadrón VC-2 de la US Navy. Por último mencionar la aparición a escala 1/72 del **Nakajima A6M2-N** (ref.0630) con calcas para un «Rufe» del Grupo Aéreo Takuma.



Nakajima A6M2-N TYPE 2 FIGHTER SEAPLANE (RUFE) 'TAKUMA Flying Group'

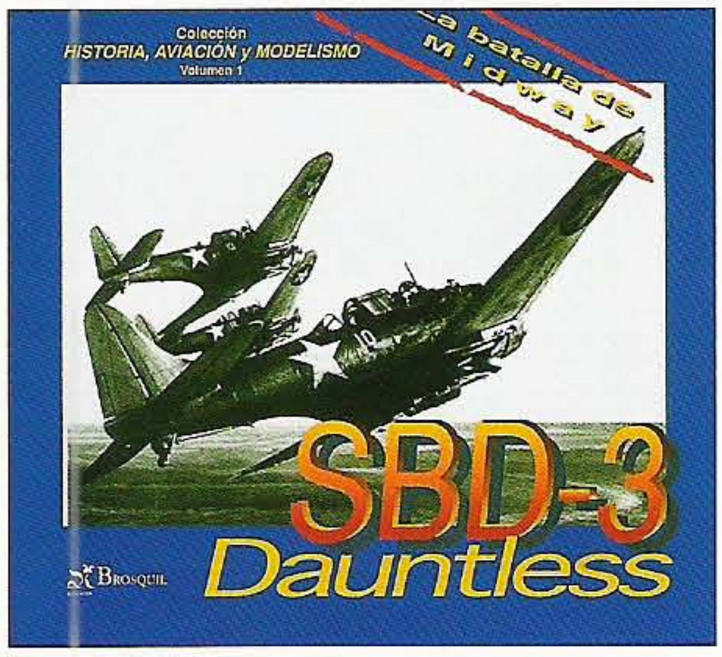
CLASSIC PUBLICATIONS

De vez en cuando alguna editorial especializada se anima a publicar uno de esos magníficos estudios que adquieren el carácter de «obra definitiva» por su calidad y rigor histórico. Este calificativo encaja a la perfección con el volumen titulado **«Soviet Air Force Fighter Colours 1941-1945»,** escrito por Erik Pilawskii e ilustrado por Chris Banyai-Riepl. Con una edición perfectamente cuidada y un total de 224 páginas con textos en inglés, esta extraordinaria referencia para el modelista aporta datos exactos y esclarece muchas dudas sobre la aviación de caza soviética en la II Guerra Mundial, rodeada hasta ahora de ciertos misterios que poco a poco van saliendo a la luz. Nos referimos sobre todo a los esquemas de colores de cazas tan famosos como los Lavochkin LaGG-3, La-5 y La-7; los MiG-3 y Polikarpov I-16 e I-153, y toda la saga de los Yakolev, aportando referencias concretas sobre normativas y denominación de pinturas y su empleo en los diversos esquemas de fábrica, todo ello ilustrado con perfiles a color, fotos en b/n y planos a escala. www.classic-books.co.uk



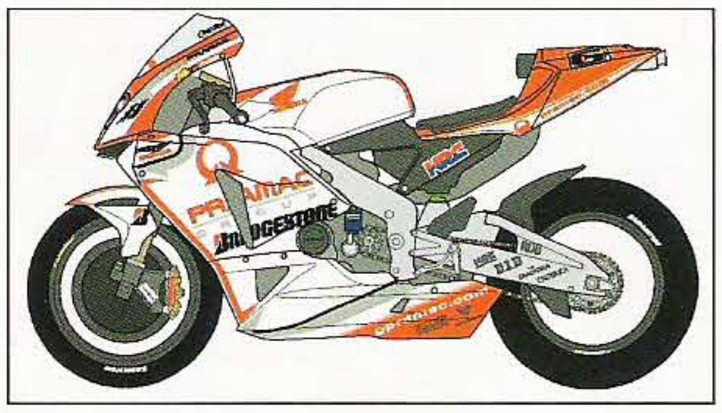
BROSQUIL EDICIONS

Acaba de aparecer el volumen **El SBD-3 Dauntless y la Batalla de Midway**, primer libro de la nueva colección «Aviación, Historia y Modelismo» editada por Brosquil Edicions SL. La serie comienza con uno de los más trascendentales aviones de la II Guerra Mundial, el SBD Dauntless. Cada volumen combina la narración histórica de una batalla aeronaval (en este caso la de Midway) con la descripción ilustrada en b/n y color del diseño y desarrollo del avión y de todos sus componentes (detalles, planos a escala 1/48, insignias de escuadrones y camuflajes, etc.). Su autor, el comandante de líneas aéreas Daniel V. Hernández Guimerá, ha conseguido escribir el libro en un estilo sencillo

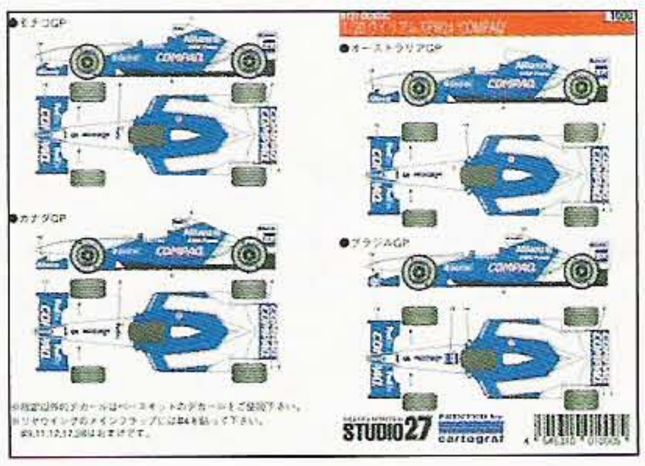


y comprensible que mantiene el interés tanto del profesional y militar como del amante de la aviación y el modelista. En los márgenes, se han dispuesto las notas al texto para explicar conceptos, hechos históricos, aerodinámica y mecánica, historias personales, etc., y todo lo necesario para facilitar la compresión de los textos, reforzados con más de 500 ilustraciones, la mayoría extraídas de los manuales oficiales del avión. Este volumen ha sido prologado y revisado por el capitán de corbeta (retirado) Richard H. Best, jefe de escuadrón de bombarderos en picado del portaaviones USS Enterprise en la Batalla de Midway. Brosquil Edicions SL, Avda. Ecuador 101-12ª, 46025 Valencia. Tel.: 963 540 124.

STUDIO 27



Coincidiendo con la aparición en el mercado de nuevos modelos, la marca japonesa ha puesto a la venta diversos accesorios que los complementan, como planchas de fotograbados que permiten añadir a las maquetas esos detalles que difícilmente se pueden reproducir de otro modo, u hojas de calcas que aumentan las posibilidades en cuanto a la elección de decoraciones. Para el nuevo **Williams FW24** de Tamiya a 1/20 disponemos de las referencias FP2036 (FW24 1/20 fotograbados); la hoja de calcas ref.DC631C con los logos de HP y todas las variaciones de la temporada 2002; la hoja ref.DC632C con logos de Compaq y la ref.DC633C que incluye las anteriores pero en la modalidad «alta tecnología», es decir, sin soporte transparente, con lo que podemos simular el aspecto que realmente tienen los adhesivos de los coches F1. Estas calcas incluyen también el nombre de Gené, con lo que podremos realizar el coche usado por el piloto catalán. Siguiendo con la F1, la hoja de calcas ref.DC654C incluye los logos de Marlboro para el nuevo **Ferrari F2002** de Revell a escala 1/12. Respecto a las motos, para la nueva **Honda RC211V** de Tamiya, han aparecido las referencias DC652C para la moto nº6 del equipo Pramac pilotada por Tamada y la ref.DC653C para las motos del equipo Pons de Biaggi y Ukawa, incluyendo los logos de Camel. Para esta misma maqueta está también disponible un fotograbado (ref.FP1203) que incluye los soportes de los escapes, discos, detalles del embrague, soportes, etc. Información tel.: 958 251 785 (Joaquín Rebollo).
www.geocities.com/kinus68



euro MODELISMO

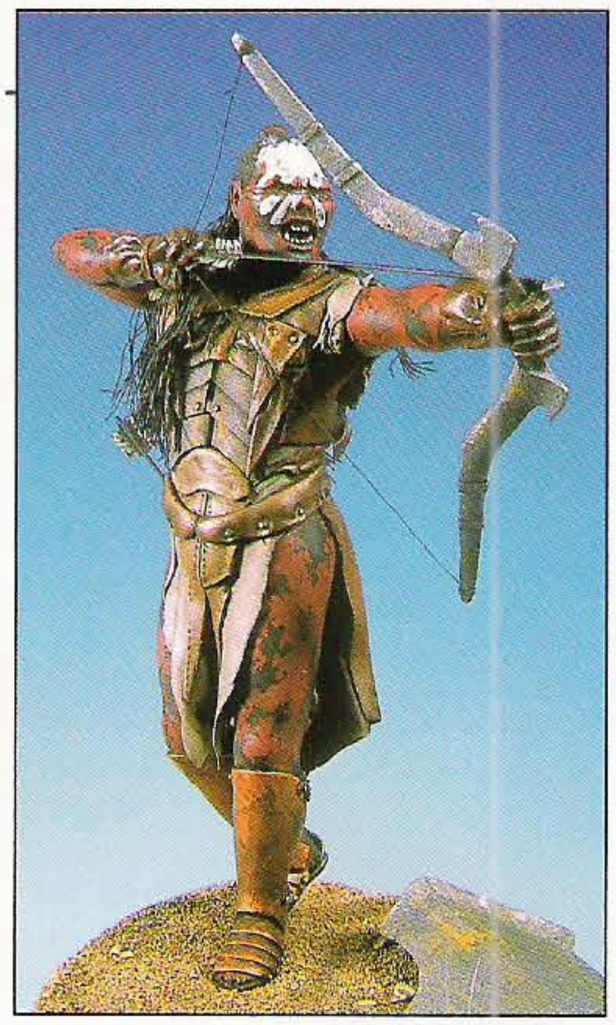
PRÓXIMO NÚMERO — ENERO 2004

TORNADO GR.1 (1ª parte)

Tomando como base el antiguo kit de Italeri a escala 1/48, Francisco Javier López ha realizado un perfecto estudio modelístico del Tornado británico con el llamativo esquema de pintura conocido como «desert pink». Marta Ramírez será la encargada de contarnos todo lo referente al avión y la maqueta. *(foto Elena de las Heras)*

GUERRERO «URUK-HAI»

Susana y Juani Galán García volverán a sorprendernos con esta excelente figura original modelada a escala de 120 mm. El Señor de los Anillos retorna a las páginas de EuroModelismo, ahora con este arquero Uruk-Hai, representante de una feroz e implacable raza de orcos guerreros. *(foto Rodrigo Hernández Cabos)*



YAMAHA YZR500 «MARLBORO»

La gran actuación de nuestros pilotos en el Mundial de Motociclismo tiene su correspondiente reflejo en las maquetas y hojas de calcas de muchos fabricantes, como esta bonita YZR500 de Carlos Checa, construida y pintada por Pedro Moreno París. *(foto Guillermo Coll Llopis)*

KING TIGER

Ya premiada y reconocida en varios concursos, la obra Ricardo Ruiz Gómez destaca por estar realizada a 1/72. Con este magnífico King Tiger se encargará de demostrarnos el nivel técnico que también se puede alcanzar con los vehículos militares a escala pequeña. *(foto Rodrigo Hernández Cabos)*

Director Editorial
Rodrigo Hernández Cabos
Redactor Jefe
Guillermo Coll Llopis
euromodelismo@euromodelismo.com
Equipo Técnico
José David Hernández Chacón,
José M. Caballero Delso
Carlos de Diego Vaquerizo,
Luis Gómez Platón,
Sara Sánchez-Rivas.
Colaboradores Habituales
Cristóbal Vergara, Joaquín González,
Aurelio Gimeno,
Luis Amarillas, Javier Moreno,
Pedro Andrada,
Ramón Domingo Pérez,
Alfonso M. Berlana, Eduardo Cea,
Mario y Rafael Milla Galán,
Antonio Morant, Luis F. San Román,
Miguel Jiménez «Mig»,
Manuel Rodríguez Aguilar,
Faustino Fernández, Aitor Azkue,
José Borrachero, Joaquín Rebollo,
Agustín Lagartos, José M. Clavero,
Javier Alba, Joaquín G. Gázquez,
Francisco J. y Guillermo G. Villalón,
Jordi Escarré, Enrique Vega,
Diego López, Rodrigo Navarro,
Eugenio E. Alés, Eduardo Ramos,
Luciano Rodríguez, Mario Eens,
Ricardo Rodríguez, Eduardo Soler,
Eric Dufrasnes, Antonio Martín Tello
Jesús Pérez Huélamo, Ismael Rivas,
Javier Redondo Giménez.
Fotógrafos
Elena de las Heras Seguí; Carlos Salvador Gómez; Rodrigo Hernández Chacón; Rodrigo Hernández Cabos; Aurelio Gimeno Ruiz; Alfonso Martínez Berlana.
Diseño y maquetación
- ACCION PRESS, S.A.
- KOMMAD, S.L.
www.kommadpublicidad.com
Imprime
Monterreina
Fotomecánica
ACCION PRESS, S.A.
José Ignacio Pérez Lozano
accionpress@euromodelismo.com
Filmación
ACCIÓN PRESS/VERSAL
Redacción, Equipo Técnico, Administración y Publicidad
ACCION PRESS, S.A.
c/Ezequiel Solana, 16
28017 Madrid
Telf. y fax: 914 086 135
publicidad@euromodelismo.com
administración@euromodelismo.com
Suscripciones
Andrés Fernández Reyero
Tel.: 913 675 708
suscripciones@euromodelismo.com
Edita
ACCION PRESS, S.A.
Distribución
Marco Ibérica, S.A.
Depósito Legal
M-19724-1992

Queda prohibida la reproducción total o parcial de fotografías, textos y dibujos, mediante impresión, fotocopia o cualquier otro sistema, sin permiso escrito de la editorial.
EURO MODELISMO no se hace necesariamente solidaria de las opiniones expresadas por sus colaboradores.